
М. ГРОМОВ
ЧЕРЕЗ
ВСЮ
ЖИЗНЬ

ЧЕРЕЗ ВСЮ ЖИЗНЬ





М. ГРОМОВ

ЧЕРЕЗ ВСЮ ЖИЗНЬ

МОСКВА
„МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ"
1986

ББК 39.53
Г 87

Г $\frac{4702010200-200}{078(02)-86}$ КБ—020—030—86

© Издательство «Молодая гвардия», 1986 г.

Как-то мальчиком я увидел на страницах журнала «Русский спорт» великолепно сложенного атлета, высокого, стройного, с идеальной фигурой. Подпись под фотографией гласила: «М. Громов — чемпион Москвы в жиме в полутяжелом весе». Меня это поразило, так как тогдашние чемпионы обладали, как правило, довольно грузной фигурой, далекой от классического древнегреческого идеала.

От своих друзей, так же как и я влюбленных в авиацию, приезжавших из Москвы в Саратов, я все чаще и чаще слышал имя Громова. Все чаще и чаще попадалось оно мне и на страницах газет:

«Грандиозный перелет Москва — Пекин — Токио. На головном самолете советской постройки — летчик М. Громов».

«Скоростной перелет по столицам Европы на самолете «Пролетарий». Летчик М. Громов».

«Круговой европейский перелет на самолете АНТ-9 конструкции А. Н. Туполева. Летчик М. Громов».

«Мировой рекорд дальности полета побит! Летчик М. Громов».

И так было, пока в одной из газет я не различил за штурвалом самого большого в мире самолета «Максим Горький» М. М. Громова — так понравившегося мне тяжелоатлета из старого номера «Русского спорта».

После этого открытия я проникся к М. М. Громову еще большим уважением и стал еще интенсивнее заниматься несколькими видами спорта и физической культурой.

С переездом из Ленинграда в Москву я приблизился к моему герою, но продолжал следить за его деятельностью по-прежнему издали...

И вот наконец эта книга.

Тема ее выходит далеко за рамки авиации.

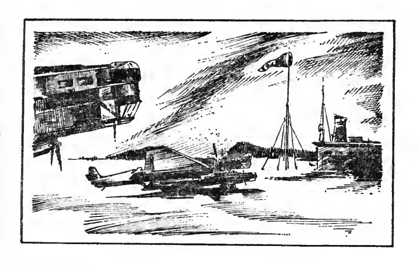
Это тема Человека — советского летчика № 1, сумевшего сконцентрировать свою неукротимую волю, силу характера в одном

непреоборимом стремлении вывести авнацню молодой Страны Советов иа передовые позиции в мнре.

Эта кинга об овладеиии своей профессней через физнческое и нравственное воспитаиие личности, воспитание не механическое, а пренсполнеииое чувства ответствеиности и любвн к делу, которому решнл посвятнть жизнь.

Эта книга, я уверен, с ннтересом будет встречена молодым советскнм чнтателем.

О. К. АНТОНОВ,
генеральный конструктор, академик



РОДИТЕЛИ. ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

Я придаю большое значение этому периоду, поскольку человеческая личность формируется под влиянием двух факторов — природных, наследственных свойств и воздействия, влияния окружающей среды. А это влияние особенно сильно сказывается в раннем возрасте, в родной семье. И поэтому мое первое слово — об отце и матери.

Начну с рассказа отца о происхождении нашей фамилии — Громовы. По преданию, которое передавалось из поколения в поколение, родоначальником этой фамилии был мужичок Владимирской губернии, которого как-то приметил проезжавший по своим владениям барин. Мужичок этот, играючи своей силушкой, легко пахал землю и распевал песню. Барин заслушался: голос был красивый, могучий, и пел мужичок уж больно хорошо. Отправляясь в Петербург, прихватил барин с собой этого мужичка и определил певчим в какой-то собор. Прихожане были в восторге. Когда новоявленный бас пел форте, то стекла и люстра в соборе звенели, как от грома небесного, а это ли не предел церковного великолепия! И прозвали басовитого мужичка Громовым, а церковные пастыри возвели его в духовный сан. Первые потомки Громова тоже принадлежали к ду-

ховному званию, а последующие предпочли быть гражданскими чиновниками, стали служилой интеллигенцией и дослужились до потомственного дворянства.

В одной из семей этой фамилии и родился в Твери мой отец Михаил Константинович. По-видимому, какие-то природные свойства потомок унаследовал от своего далекого предка. Природа одарила Михаила Константиновича богатой натурой, и энергии в нем было хоть отбавляй. Проявлял он ее широко и многосторонне. В Тверской гимназии знали его не только как прилежного ученика, но и как первого силача, что у гимназистов весьма почиталось, а родители и педагоги видели в нем будущего музыканта или художника: он хорошо играл на скрипке, а его рисунок, изображавший стрельца, украшал актовый зал гимназии. Но, как это не покажется странным, при выборе своего жизненного пути Михаил Константинович руководствовался не теми интересами, которые проявились у него в ранние годы, а наставлениями своего отца, который говорил так: «В жизни никогда не пропадут поп, доктор и математик». Так мой отец выбрал себе профессию врача. Впрочем, узким специалистом он не стал. Его всесторонние способности проявлялись потом всю жизнь. Правда, как самоучки, дилетанта, но человека явно неординарного и одаренного.

Каникулы он обычно проводил у своих родных в Твери, где и встретился с Любовью Игнатьевной Андреевой, с которой вскоре тайно обвенчался. Тайно потому, что родители отца считали такой брак «неравным»: моя мать была из крестьянской семьи. Правда, она получила среднее медицинское образование, убежав из деревенского дома в Петербург, но мои дед и бабка, видимо, это самовольство вменили ей в вину, не понимая, что этот поступок был проявлением сильной воли и недюжинной личности.

Отвергнув брак, старики Громовы ничем не помогали своему сыну-студенту. Он зарабатывал уроками, а мать акушерством, но доходы их были невелики, и жилось им трудно. Когда я родился, меня укладывали не в детскую кроватку и не в коляску, а в бельевую корзину. Родители мои стали на ноги лишь тогда, когда отец закончил университет и начал работать военным врачом, получив направление по службе в Калугу.

С этих пор финансовые дела семьи стали поправляться. Я это тоже почувствовал, когда на меня наде-

ли нарядную синюю поддевку и подпоясали красным кушаком. Тогда мне было около трех лет. В этом наряде я очень любил гулять вокруг Калужской площади и распевать свою любимую песню «Потеряла я колечко, потеряла перстенек...». Извозчики посмеивались, глядя на меня, ибо пел я с очень серьезным видом. Пение с тех пор стало для меня привычкой. Позже прибавилось умение красиво свистеть, а лет с шести я уже играл на балалайке, гармонике-трехрядке, гитаре, скрипке, словом, на всем, что попадалось под руку.

К восемнадцати годам я заслушивался цыганскими романсами в исполнении Вари Паниной и Христофоровой. Позже упивался классикой. Особенно я любил Карузо. Кто еще так споет «Смейся, паяц!», как пел Карузо! Он заканчивал арию рыданием; это было подлинное рыдание, и все же в нем чувствовалось пение.

Такие дарования, как Карузо, Шаляпин, — явления уникальные. Влияние этих колоссов (хотя в то время еще не было граммофонных пластинок, а проигрывались валики), конечно, не могло не сказаться — любовь к музыке я пронес через всю жизнь.

В Калуге зародилась и другая страсть. Мать иногда заходила вместе со мной в гости к знакомым, и однажды меня познакомили с девочкой Надюсей. Надюся меня очаровала, и мы очень подружились с нею, но главной страстью, о которой я начал говорить, был Надюсин серый конь, качавшийся взад и вперед. Эта страсть к лошади игрушечной затем перешла на живую и сопутствует мне всегда и всюду.

Вскоре из Калуги отца перевели во Ржев. Наш дом на высоком правом берегу Волги был расположен очень близко к центру города, украшением которого являлась площадь со множеством разбросанных на ней магазинов. Во Ржеве мы не раз заходили с отцом или матерью в магазин граммофонов. Вот там я впервые и услышал записи на валиках, а не на плоских пластинках. Во Ржеве же у нас в доме завелись наконец собаки. Началось с гладкошерстных фокстерьеров. Пожалуй, из всех собачьих пород это самые игривые. В доме и на улице мы с сестрой (особенно, конечно, я) часто затевали шаловливые игры со своими любимцами. Совершенно удивительные эти животные — преданные, любящие, ласковые и к тому же приносящие самую разностороннюю пользу человеку. А какие понятливые! Вспоминается такой случай: у нас жил самый обыкно-

верный гончий пес, не только наш с сестрой товарищ, но и помощник моего отца — куда бы отец ни ходил по вызову, он всегда следовал за ним, и нередки были случаи, когда просьбу к отцу посетить больного приносил на своем ошейнике этот пес. Все его любили и знали. Но отца должны были перевести в другой город. Встал вопрос, как быть с собакой. Посоветовавшись, отец с матерью решили оставить ее у своих родственников, живших неподалеку и любивших нашего друга. Он к ним тоже по-своему был привязан. Весь этот разговор происходил при собаке. Отец с матерью пошли к родственникам, чтобы поговорить и с ними. Собака пошла следом. Те, разумеется, с радостью согласились приютить ее, и мои родители со спокойным сердцем отправились домой. Позвали собаку. Но не тут-то было. Она не пошла за ними. Она поняла, что ее хотели оставить. А это было равноценно предательству!.. Так мы потеряли друга. Правда, в гости он к нам еще приходил, но домом своим считал уже не наш дом.

...Отца перевели в военный городок Мыза-Раёво, в полутора километрах от станции Лосиноостровская. Городок этот был расположен в старинной усадьбе со старым парком, с двумя искусственными прудами, тенистыми липовыми и березовыми аллеями, за которыми находился еще один большой пруд. Во всех прудах водились караси. Здесь началось мое знакомство с природой. Вокруг Мыза-Раёво она была девственной красоты. Цветущие поля, постоянно меняющие свой вид. Огромное количество цветов, полевых, лесных... Самые разные ягоды — от земляники до черники и малины... Грибы!..

Чарующее влияние нашей родной природы невольно сказывалось на детской душе, невозможно было не стать романтиком и не понять наконец, что такое родина, что такое Россия!

Летом и зимой — игры на природе; приволье, свобода — вот та обстановка, которая меня окружала в детстве. Здесь, шестилетним, я научился плавать. Мать очень волновалась, когда я, забывшись, без спросу убегал ловить рыбу и купаться. Но отец успокаивал ее:

— Пусть растет здоровым и сильным.

Он всячески поощрял самостоятельность!

Однажды вечером отец взял меня с собой прогуляться на большой пруд. Он захватил шомпольное старенькое ружьецо, а я взял сачок для ловли рыбы. Спус-

стившись к ручью, впадавшему в пруд, я стал ловить пескарей. Вдруг раздался выстрел. Я побежал к отцу. Он подстрелил утку и, торжествующий, шел мне навстречу.

На меня этот небольшой охотничий эпизод произвел сильное впечатление. На другой день, когда отец был на службе, я взял ружье, стоявшее в углу кабинета, и начал заряжать его по всем правилам, так как не раз видел, как он проделывал всю эту операцию. Надев наконец пистон на капсюль, я вышел на крыльцо и, прицелившись в полено, стоявшее около забора, спустил курок... Осечка! Я перепугался, думая, что, должно быть, не так зарядил, и поставил ружье на место. А вечером отец опять захотел прогуляться с ружьем и, обнаружив под курком пистон, понял, чьих это рук дело. Он вышел на крыльцо, прицелился в то же самое полено и спустил курок. Раздался выстрел. Тогда он подозвал меня и, к моему удивлению, спокойно сказал:

— Ну, молодец! Ты правильно зарядил ружье, только неплотно надел пистон на капсюль. Но в следующий раз делай это только с моего разрешения.

Через несколько дней он подарил мне малокалиберное ружьецо «монтекристо». Вручая его мне, предупредил о всех мерах предосторожности в обращении с ним, необходимых для безопасности окружающих и меня самого. Может быть, не все согласятся с таким методом воспитания — мне было тогда семь лет, — но отец, видимо, считал, что доверять мне можно и нужно.

Отец мой еще со студенческих лет был отличным гимнастом. В его комнате висели трапеция и кольца, а в углу лежали гири. Когда он проделывал на гимнастических снарядах различные упражнения и трюки, у меня появлялось непреодолимое желание подражать ему. Гениальный И. М. Сеченов пишет, что подражательность вообще есть свойство, присущее всем без исключения людям. Он прав, конечно. Я подражал, а отец, подначивая, говорил: «А вот «лягушку» тебе на трапеции ни за что не сделать! — или: — А вот это упражнение с гирей у тебя не получится!» И я старался что было сил, и многое мне в конце концов удавалось. Отец, как врач, твердо был убежден, что здоровый ребенок не может надорваться, потому что защитная реакция у него чрезвычайно сильна. Тот же И. М. Сеченов писал: «Кто не знает, что ребенок пускает в ход все заученные им движения, и пускает в ход с непости-

жимой для взрослого энергией». Я — живой пример этому.

Довольно рано отец подарил мне перочинный нож, объяснил его назначение и показал, как им пользоваться. Этот универсальный инструмент пришелся мне по вкусу. Правда, я иногда все же получал «ранения». Но без ножа мне, мальчишке, было бы как без рук. В соответствии с возрастом я делал то «чижика», то мельницу над весенними ручьями, то луки, стрелы, удочки... В результате руки стали ловкими и осторожными. Но главное, все эти занятия развивали вкус к творчеству, развивали фантазию, воображение, абстрактное мышление.

Летние развлечения, прогулки и игры сменялись зимними, не менее интересными и полезными. Мы расчищали ближний прудик, когда он замерзал, и катались на коньках, в лесу ходили на лыжах, а с самодельной горки любили мчаться на санках.

Не могу не упомянуть и о зимних вечерах. Лет с шести, видя, как отец рисует, пишет маслом или акварелью, я так пристрастился к рисованию, что занимался им порой по нескольку часов кряду. А иной раз отец брал в руки гитару, а я балалайку или трехрядную гармошку, и мы задавали настоящие концерты. Отец никогда не учился музыке специально, но как дилетант играл хорошо. Он играл на всех инструментах, какие были в доме: на пианино, скрипке, гармошке, гитаре, балалайке. Удивительно все-таки редкостный человек был мой отец!

Помимо своей работы, он, как многогранно одаренная личность, занимался многим и с большой страстностью. И все ему удавалось. Одно время он увлекся столярным делом и смастерил почти всю обстановку для дома. Очень хорошо помню его буфет, письменный стол, сделанные с инкрустацией из разноцветной фанеры. А какие игрушки он делал для меня! Крестьянскую телегу в полметра длиной (это без оглобель!), тарантас, в который хоть коня запрягай! Разумеется, по примеру отца я и сам мастерил игрушки, главным образом, деревянных лошадок — уж очень я любил лошадей.

Со столярного дела отец переключился на слесарное: сделал токарную самоточку для мелких работ, обзавелся самыми разнообразными инструментами и разрешил мне ими пользоваться. Особенно удачно у меня полу-

чались пушки, выточенные на токарном станке и отлично стрелявшие крупными дробинками по игрушечным целям. Так я привык и научился не сидеть сложа руки, а разумно использовать свою энергию, которой у меня всегда было в избытке. Так складывался мой характер.

Беглый словесный портрет отца был бы неполным, если бы я не сказал о его душевности и человечности. Он был военным врачом, и обслуживание гражданского населения не входило в его обязанности, но делал он это безотказно. Часто в ночную пору, несмотря на пожилой уже возраст, поднимался с постели и отправлялся в потемках на помощь больному, никогда не спрашивая, кто вызывает, а только где живет и куда идти. В Лосиноостровской его знали и любили очень многие.

Большой след в моем духовном развитии оставила мать. До сих пор помню ее захватывающее выразительное чтение. Мы с сестрой сидели, как зачарованные, когда она читала нам Тургенева, Гоголя, пробуждая в нас любовь к литературе.

Исключительное влияние на меня оказывала природа. Ее очарование, постоянство гармонии красок наделило меня на всю жизнь чувством прекрасного и сделало романтиком даже в освоении техники.

Воспитание самостоятельности, творческие занятия, та свобода, которая мне предоставлялась, несомненно, способствовали в будущем быстрому освоению летной профессии: первый самостоятельный полет я совершил, налетав с инструктором всего час сорок три минуты, тогда как моим товарищам по группе понадобились два часа сорок пять минут.

Конечно, дело здесь не только в природных данных; воспитание имело не меньшее значение.

Хочется добавить, что большое влияние на мое становление оказало также время, проведенное у родителей моей матери. Я уже учился в школе, и желание поехать в Терёбино заставляло меня мобилизовываться, особенно к концу учебного года, и учиться в полную силу своих возможностей. Мечта о поездке в Терёбино всегда будоражила: мысленно я представлял себе, как буду собираться, и думал о том, что надо не забыть взять с собой. Главное, это, конечно, ружьецо, а значит, — купить патрончики... Потом перочинный нож, сандалии и прочее. Ездили мы в сельцо Терёбино с матерью, которая навещала своих родных каждое лето. Как памятны для меня эти поездки! Терёбино было в

то время уникальным по живописности уголком природы. Недалеко от нашего дома сливались две крохотные речки — Терёбинка и Бобовка. В месте их слияния образовался небольшой водоем глубиной в рост человека и с хорошим песчаным дном. Рыбы в речках было очень много: щук, окуней, на быстринах — налимов... Мы ловили их сачками, удавкой, самодельной острогой, кололи вилками (налимов), а в тине даже хватали руками. А сочные луга около речек с травой по пояс! А изобилие земляники, малины, грибов!

Дедушка, Игнатий Андреевич Андреев, был молчалив, строг, необщителен. Дел у него всегда было столько, что ему было не до внуков. Так что мы пользовались полной свободой. А вот бабушку Домну Спиридоновну после отца и матери я любил больше всех моих родных. Правда, и из внуков я был у нее самый любимый. Когда я приносил хорошую отметку из школы и она узнавала об этом, то обычно говорила:

— По мальчику видно, что ему нужно поставить!

Родители матери были неграмотны. Дедушка мог расписаться, то есть написать свою фамилию на документе, а бабушка могла поставить лишь крест. Когда деду было лет 11—12, он месил глину на фундамент дома, который строил барин. Это было в 25 километрах от Твери и в 8 километрах от станции Кулицкая по Николаевской железной дороге. Потом дедушка и бабушка занимались рытьем канав. Позже, уже перебравшись в Петербург, дед с бабушкой устроились на фабрику и стали ткать какие-то ковры из веревок. Скопили денег и открыли свою собственную лавочку для продажи ковров, которые сами же и делали. Опять стали копить деньги. Думаю, что встать на ноги им позволило то, что дед мой был мужиком уникального склада, «редкого покроя», как говорили о нем. Отличался он деловитостью, никогда не брал в рот ни капли спиртного, никогда не курил и даже в минуты гнева не сквернословил.

Когда барин разорился, дед сначала взял у него дом и 172 десятины земли в аренду, а потом и совсем выкупил дом и землю. Просто не верится, что безграмотный мужик мог так распорядиться своей судьбой. Но факт остается фактом.

Дом наш был двухэтажный, деревянный, а вместо третьего этажа красовался «фонарь», то есть четырехоконная будка, из которой барин раньше смотрел, как

работают люди на окрестных полях. Теперь на них работали только дед со своими сыновьями и дочерьми. Нанимался только пастух на тех же условиях, что и в деревнях. В Терёбине у деда было до 10 лошадей и примерно 15 коров.

Как-то мой дед (тогда ему уже было под восемьдесят), возвращаясь ночью домой из соседней деревни, заблудился, переспал в сарае на хвое и получил крупозное воспаление легких. Привезли доктора. Тот только махнул рукой: «Безнадежен!» — и уехал, а дед тем не менее поправился. Завидное здоровье!

Однажды дедушка вернулся из Твери, куда он отвозил муку на своей паре — Змейке и Красавчике. Лошадей распрягли возле сарая, где стояли телеги, а меня, четырехлетнего, дед посадил верхом на Красавчика. Сначала все шло хорошо, до тех пор, пока Красавчик не увидел колоду с водой и не повернул к ней. Я начал тянуть повод вправо, но Красавчик, почувствовав, кто на нем сидит, затрусил влево, и я шлепнулся на землю. Долго я ревел, но не от боли, нет, — от обиды, что мой любимый конь меня не послушался и поступил так коварно!

Однако моя любовь к Красавчику от этого не угасла. Я всегда, как только представлялся случай, давал ему кусочек хлеба, а то и сахара. К семи годам я так его приручил к себе, что он стал убегать из табуна и являться к утреннему завтраку, чтобы полакомиться хлебом из моих рук. В табуне его нелегко было поймать и надеть на него оголовье, мне же удавалось это без труда: так мы с ним подружились. Я мог отвести и привести Красавчика в табун и из табуна без уздечки на любом аллюре. В конце же лета мы прощались с деревней и возвращались на Лосиноостровскую.

Восьми лет я поступил в гимназию, но вскоре мать перевела меня в реальное училище Воскресенского, одно из лучших учебных заведений Москвы. Педагоги этого училища были очень высокой квалификации. Специальный наставник заведовал библиотекой и подбирал для каждого ученика книги, учитывая его индивидуальность, но, разумеется, в соответствии с проходимой программой обучения. Для трех первых классов была специальная библиотека. В каждом классе был свой наставник. В нашем 1-м «А» им был надзиратель, которого мальчишки прозвали Капустой. Когда по какимлибо причинам педагог по расписанию не являлся, в

класс вместо него приходил Капуста, и мы были просто счастливы. Он умел так интересно рассказывать, особенно приключенческие истории из военной жизни, что все шалуны умолкали и слушали его с исключительным вниманием.

До сих пор с благодарностью вспоминаю нашего учителя физкультуры, чеха по национальности. Его метод отличался разнообразием программы. Гимнастика, фехтование, всевозможные игры с мячом. Он часто повторял, растягивая слова, с характерным чешским ударением на первых слогах: «Гимнастикой заниматься не будете — сгинете». Он стремился развить в нас быстроту реакции и координацию движений в сочетании с силой, гибкостью, точностью. Нечего и говорить, как это пригодилось мне в будущем, когда я стал летчиком.

Лет одиннадцати я увлекся авиамоделизмом. Эта страсть возникла у меня под влиянием рассказов о полетах аэропланов на Ходынском поле, которые я слышал от нашего соседа-инженера. Он часто посещал Ходынку и наблюдал полеты. Тогда я еще ни разу не видел аэроплана, но со слов инженера представлял себе, какие они, и стал мастерить сначала очень примитивные модели планеров. Помогли мне в этом также изображения самолетов на спичечных этикетках. В качестве же материала сгодилась штора на окне столовой, служившая защитой от солнца. Она была сделана из тонких сухих деревянных реечек. Я вытаскивал их снизу так, чтобы не было очень заметно их исчезновение, обклеивал бумагой, и получались очень легкие крылья. Фюзеляжем служили сухие выструганные палочки. Сначала были неудачи. Планеры мои взмывали вверх после толчка и тут же падали на землю. Вскоре я догадался, в чем дело: надо тяжелить нос — переднюю часть планера. Для запуска я становился высоко, обычно на крышу, но предварительно регулировал правильность и плавность полета с небольшой высоты, например, с террасы.

Заметив изъян в шторах, мать спросила, зачем это я порчу вещь, и, естественно, начала меня журить, но отец одобрительно отнесся к моему поступку:

— Это хорошо, что у тебя хватило смекалки и ты подобрал правильный материал. Но нужно было сказать об этом матери, и она купила бы для тебя новую штору.

Мудрые слова: не нужно ничего делать исподтишка!

Потом я стал делать самолеты с резиновым моторчиком. Для этого бралась бамбуковая палочка, под нею крепился резиновый шнур, натянутый между двумя крючками — один от пропеллера, другой, задний, — неподвижный. Закручивалась резина пропеллером, и планер летел... То-то было радости!

Когда мне исполнилось пятнадцать лет, началась первая мировая война. Она принесла много горя всем, омрачила и мою юность. Отец ушел на фронт, а оттуда многие не возвращались или возвращались калеками. Пришли трагические известия о гибели двух братьев моей матери. Каждый день мы с тревогой ждали прихода почтальона. Что мы пережили и передумали, понятно всем.

Через год в один из периодов затишья на фронте матери разрешили навестить отца. Она захватила с собой и меня. 394-й полевой подвижной госпиталь, где служил отец, стоял в местечке Кнышин, недалеко от Белостока. Встреча с отцом сразу успокоила нас. Он был таким же, как и прежде — решительным, бодрым, деятельным.

Был у него любимец, молодой донской конь, которого он спас. Как-то после боя забежал этот конь, раненный в грудь, в расположение госпиталя. Отец приласкал его, залечил рану. Теперь он предоставил его в мое распоряжение. Я мог разъезжать на нем сколько захочу, и бо́льшего удовольствия тогда для меня не было. В те дни произошло очень памятное для меня событие: я впервые увидел самолет при выполнении им боевого задания.

Отец нашел время под вечер съездить со мной в расположенный рядом авиаотряд. Из палатки на моих глазах выкатили «Фарман-16». Летчик-офицер получил приказ произвести разведку и сел в самолет. Запуск и шум мотора, вихрь воздуха позади самолета — и вот он уже оторвался от земли и полетел к фронту. Скоро он стал еле виден и наконец исчез. Через несколько минут я вдруг увидел мерцающие звездочки за линией фронта. Звездочки стали превращаться в дымки, которые тянулись вдоль фронта: обстреливали самолет. Все насторожились. А минут через десять офицеры и солдаты вдруг обрадованно закричали:

— Идет! Идет! Идет!

Маленький самолет рос на глазах. Наконец он приземлился и подрулил к палаткам. Командир закричал:

— Немедленно узнать, не ранен ли, и доложить!

Но, не дождавшись доклада, сам побежал навстречу разведчику. Тот вылез из кабины и пожал командиру руку. Все обошлось благополучно.

Можно представить, какое впечатление произвело на меня это первое знакомство с самолетом, да еще в условиях военной обстановки.

По возвращении в Москву снова началась учеба и повседневная жизнь. Пришла пора студенчества. Занятия в Высшем техническом училище (теперь — имени Баумана) меня не очень увлекали. Энергии у меня было много, успевал бывать и в кино, и в музеях. Однажды прочел в спортивном журнале о соревнованиях по тяжелой атлетике. Особенно поразил мое воображение портрет атлета на обложке журнала — богатыря, согнувшего руку и демонстрировавшего свой бицепс. Это заставило меня записаться в общество «Санитас». В этом обществе, тренируясь в маленьком подвальчике, который звучно назывался «Ареной Морро», я стал хорошим штангистом.

Первым моим учителем был Александр Васильевич Бухаров, мировой рекордсмен, чемпион в легчайшем весе. Занятия проходили три раза в неделю: в понедельник — жим и рывок одной рукой, в среду — опять рывок двумя руками и толчок одной, в пятницу — толчок двумя руками. После таких пяти классических движений со штангой работали двухпудовыми гирями, а затем любители иногда шли на ковер и занимались борьбой.

Через несколько месяцев я установил московский рекорд в полутяжелом весе в жиме — 202,5 фунта. Мне было тогда 17 лет. Я играл легко тяжелыми гирями и делал любые упражнения, которые выполняли сильнейшие мастера Москвы. На меня возлагали большие надежды. Я мог стать профессиональным спортсменом, если бы захотел. Но, как видите, не захотел.

Однажды, проходя по Мясницкой (ныне улица Кирова), я увидел вывеску известного художника Ильи Машкова: «Даю уроки живописи и рисования». Вошел в дом и постучал. Сердце мое билось от волнения. Дверь открылась. Передо мной стоял человек с бородкой каштанового цвета, в белом халате. Он спросил меня:

— Что вы желаете?

Я робко признался, что хотел бы брать уроки рисования.

— Пожалуйста, войдите.

Шагнув через порог, я на мгновение замер от неожиданности: в большой комнате на возвышении сидела молодая обнаженная женщина, и портрет ее писали люди совершенно различного возраста, мужчины и женщины. Последовал за Машковым в небывалом смущении, боясь взглянуть на натурщицу. Машков принял меня в студию, и на другой день я был уже на занятиях. Так началось мое художественное образование. Когда Машков предложил нарисовать орнамент, то мне это пришлось не по душе. Тогда он дал мне рисовать гипсовую маску. Это мне понравилось. Машков так оценил мою работу:

— У вас хороший глаз, вы быстро проникаете в художественный облик человека. Вам нужно развивать свои способности.

Студию я посещал после этого регулярно и занимался с увлечением. Буквально упивался творческим процессом и, рисуя, забывал обо всем, кроме художественного замысла. Машков возлагал на меня определенные надежды, но художником-профессионалом, как видите, я тоже не стал. Судьба распорядилась так, что занятия живописью пришлось оставить.

Нашел же я себя, совершенно неожиданно для всех, в авиации.

...Шла первая мировая война. Подошло время, когда мне нужно было призываться в армию. Но я прекрасно сознавал, что быть военным — это не для меня. К такому убеждению я пришел, казалось бы, от пустячного случая. Однажды отец рассказал матери (а я был рядом) о разговоре, услышанном им в летнем ресторане. За одним столиком сидели офицеры, а за другим, рядом, — студенты. К офицерскому столику подбежала собачонка. Офицеры начали ее учить «служить», приговаривая, видимо, не без умысла:

— Учись, собачка, учись — студентом будешь.

Вскоре собачонка подбежала к столику студентов. Они не растерялись и, угощая ее, «ответили» офицерам:

— Учись, собачка, учись, а не доучишься — офицером будешь.

Родители мои очень волновались в связи с тем, что

меня вот-вот призовут в армию. Отец хлопотал и просил начальника телеграфного батальона взять меня к себе. Я явился к секретарю этого начальника.

— Хорошо, — сказал секретарь, — посидите и подождите. — Но я не дождался: до того мне были не по нутру все эти хлопоты и разговоры, что я встал и ушел.

На другой день шел в училище на занятия. День был солнечный, настроение у меня было отличное и беззаботное. Проходя мимо настежь открытой двери, заметил объявление. Читаю: «Набираются охотники на теоретические курсы авиации Жуковского. Курсы — 6-месячные. Образование требуется не ниже среднего. Возраст — от 18 до 28 лет».

Я сразу же загорелся: все подходит. Только возраст меня смущал: двух недель не хватало до восемнадцати. И надо же было, чтобы в это время высоко над головой в ясном небе пролетел самолет. Как я потом узнал, это был Россинский на «Фармане-30».

Стремглав побежал к ректору курсов. Вхожу.

— Что вам угодно? — спрашивает ректор.

— Я хочу поступить на курсы. Но должен вас предупредить, что мне не хватает двух недель до 18 лет.

Ректор смерил меня взглядом с ног до головы и сказал:

— Это ничего. Подавайте заявление.

Видимо, моя спортивная фигура говорила ректору сама за себя.

Так я решил свою судьбу сам. Случайно, но удачно. Далее это будет видно из моего рассказа.

И все же достаточно ли ясно я представлял себе, что меня ожидает? Нет, конечно. Вся история авиации убеждает, что в ней нет и не может быть полной удовлетворенности достигнутым, что процесс совершенствования непрерывен и обязателен, а следовательно, летчику должно быть чуждо состояние покоя и уверенности в том, что он сделал все что мог. То, что сегодня ново, завтра уже обыденно, а послезавтра устарело. Углубление знаний и совершенствование мастерства всегда обязательны для летчика. Романтика романтикой, а будни буднями, увлеченность и трудолюбие должны сопутствовать друг другу. Я же, во всяком случае, всегда стремился занять достойное место в авангарде авиации.

КУРСЫ ЖУКОВСКОГО

С первых же дней пребывания на курсах я убедился, что прежде чем подняться в небо, надо очень хорошо поработать на земле.

Первые полтора месяца я проходил военную подготовку в телеграфном батальоне. Было военное время. Днем — строевые занятия, вечером — казарма. Спал вместе с солдатами на соломе прямо в одежде. Вытерпел... Явился на курсы в солдатской шинели. Доложил фельдфебелю о прибытии. Он остался доволен и моим ростом — 185 сантиметров и молодцеватой выправкой.

День на курсах начинался с уборки постели и подготовки к смотру. На эту процедуру отводилось 15 минут. Потом начинался смотр.

— Смир-рно! Равнение напр-р-ра-во!

По этой команде дежурного по курсам мы замирали. В спецзал входил Субботин — фельдфебель, живое олицетворение абсолютной власти. Его сопровождали два ефрейтора. Они важно и медленно проходили вдоль строя. Чуть прищуренными глазами фельдфебель внимательно оглядывал каждого, чтобы убедиться в нашем умении есть начальство глазами. Если после команды «смирно» кто-нибудь хотел чуть поправить недоповернутый носок ноги, Субботин останавливался и молча впивался презрительным взглядом в нарушителя. Этого взгляда было достаточно, чтобы провинившийся целый день ходил как в воду опущенный. После обхода Субботин подавал команду:

— Первая шеренга четыре шага вперед. Ша-агом арш! И-и не ходи! (То есть не шевелись.) Руки вперед!

Медленно обходя строй, Субботин осматривал каждого: чисто ли вымыты руки, подстрижены ли ногти, не порвалась ли гимнастерка под мышками, начищены ли сапоги до блеска. Затем, отойдя от нас на несколько шагов, выставив ногу вперед, он закладывал руки за спинку и внимательно оглядывал шеренгу.

Пока мы завтракали, Субботин проверял, как заправлены постели. Беда, если что не так! В таких случаях он передавал через дежурного:

— Скажите (такому-то), что у него постель не в порядке и что я ему больше напоминать не буду.

Этого предупреждения оказывалось достаточно, и напоминать больше действительно не приходилось.

После завтрака все курсанты выстраивались уже са-

мим Субботиным: шло приготовление к встрече полковника Турчанинова и строевым занятиям. Турчанинов, в сущности, только проверял деятельность своего фельдфебеля. Это был экзамен состояния нашей готовности и нашего умения нести строевую службу. Когда слышались шаги поднимавшегося по лестнице полковника, поджидавший его дежурный курсант снова вопил команду истошным голосом, так, что душа у всех уходила в пятки. Полковник, напудренный, с тщательно подстриженными усами, выслушивал рапорт дежурного о том, что во время его дежурства никаких происшествий не случилось, затем проходил мимо него с таким спокойным и невозмутимым видом, как будто не только дежурного, а вообще никого вокруг не существовало, хотя серые, всегда тусклые глаза его на окаменелом лице замечали все до тонкости, что касалось нашей выправки и исполнения команд. А мы, двадцать курсантов, стояли вытянувшись в струнку и ели его глазами. Так начиналось утро каждого дня.

Особенно старательно нас обучали искусству приветствовать начальство. Походило это на театральное представление, режиссером которого и главным действующим лицом был, конечно, сам Субботин. Ефрейторы поочередно выпускали из строя курсантов якобы на прогулку, а в стороне стоял в небрежной и вместе с тем величественной позе Субботин. Когда курсант приближался к нему, фельдфебель командовал:

— Приветствовать меня как поручика! (Или как полковника, или как генерала.)

При этих словах курсант вздрагивал, рубил ногой, косил глазами, резко поворачивал голову и высоко подняв подбородок, держа равнение на начальство и выпятив грудь, орал не своим голосом:

— Здравия желаю, ваше благородие! (Или высокоблагородие, или ваше превосходительство.)

Церемониал этот следовало выполнять с исключительным совершенством. Субботин неумолимо заворачивал вспотевшего от напряжения курсанта: «Кругом арш!» — и тот вновь повторял этот несложный аттракцион. Субботин и гневался, и одобрял, и иронизировал, но, несомненно, это занятие доставляло ему большое удовольствие: хоть ненадолго, но... как хорошо быть генералом!

Отпуска на один день разрешались лишь после того, как курсант успешно сдавал экзамен по этому

предмету полковнику Турчанинову, и то только по прошествии двух месяцев.

Когда я выдержал этот экзамен, Субботин разрешил мне сходить домой за штангой, по которой я очень соскучился. А когда курсанты увидели мои жимы, рывки и толчки, они оценили это по заслугам, и я тут же получил прозвище Слон, которое утвердилось за мной на многие годы.

Вспоминая теперь пережитое в те дни и все нелепости фельдфебельской тирании, я не могу, однако, не признать, что курсы были хорошей школой дисциплины и порядка, без чего жизнь летчика немыслима. Многие полезные привычки сохранились у меня до сих пор: утром встать, быстро убрать постель, сделать зарядку, побриться, почистить непременно обувь и одежду и обязательно принять холодный душ. Все это нужно для хорошего самочувствия и поддержания работоспособности.

Хорошо также помню, что даже эти тяжелые дни муштровки не лишили в глазах курсантов их будущей профессии ореола романтики, мальчишеское веселье не прекращалось, ни дня не обходилось без шуток и частушек на злободневные темы. Мальчишество и восторженная пылкость особенно проявились, когда приехал с фронта и посетил курсы их бывший воспитанник офицер-летчик Соболев. Мы попросили его поделиться с нами впечатлениями о фронтовых полетах, и он рассказал нам, как однажды атаковал немца, корректировавшего артиллерийский огонь. Этот эпизод мы восприняли как отважный рыцарский поступок. Не только его рассказ, но и внешний вид, форма, манера говорить и держаться, выправка и жесты вызывали у нас стремление во всем подражать ему. Даже пилотку мы стали носить так же лихо, как носил ее Соболев.

Постепенно строевые занятия отходили на второй план, и мы в полной мере приступили к теоретическим и практическим занятиям по дисциплинам, которые относились непосредственно к авиации. Организованы занятия были блестяще. Кроме того, мы читали специальную литературу, разбирали и собирали моторы, участвовали в продувке моделей самолетов в небольшой аэродинамической трубе, учились управлять автомобилем.

Для шестимесячных курсов объем специальных наук оказался чрезвычайно большим, а учеба — напряженной. Занятия проводились интересно и на высоком уров-

ие. Достаточно сказать, что теорию нам преподавал корифей молодой авиационной науки Николай Егорович Жуковский, которого В. И. Ленин назвал отцом русской авиации. Он читал нам лекции по аэродинамике. Мы слушали также лекции будущих академиков В. П. Ветчинкина, А. А. Микулина, Б. С. Стечкина, В. С. Кулебакина. Все эти имена неразрывно связаны с историей советской авиации.

Николай Егорович Жуковский в то время был уже стар. Мы любили его лекции, всегда устремленные в будущее. Подчас он забывал, что перед ним совсем еще зеленые юнцы, только начинающие постигать, что такое аэродинамика, и тогда на доске вдруг появлялась длинная цепь сложных и непонятных нам формул. Заметив это, он улыбался, как бы стряхивая с себя занимавшую его мысль, и возвращался к теме своей лекции, стараясь говорить доступно и вместе с тем не снижая уровня необходимых нам знаний.

Владимир Петрович Ветчинкин — большой ученый, человек необыкновенной душевной чистоты, до наивности простой и доверчивый в отношениях с людьми. Он начал учиться летать вместе с нами в Московской школе авиации, но способности его в этой области оказались весьма посредственными. Первый самостоятельный полет оказался неудачным — он сломал самолет при посадке. Несколько других попыток убедили его в необходимости оставить занятия летным делом. Но как переживал он свои неудачи и как смущали они его! И как трудно нам было успокоить Владимира Петровича, убедить, что попытки овладеть искусством пилотажа только отвлекали его от большой научной деятельности.

Александр Александрович Микулин — талантливый конструктор авиационных моторов. Впоследствии на его моторе мы с Юмашевым и Данилиным установили два мировых рекорда дальности полета без посадки. Его мотор был установлен в Отечественную войну на исторических Илах. Александр Александрович не только конструктор авиационных двигателей, но и разносторонний ученый, последние годы занимавшийся проблемой долголетия.

Борис Сергеевич Стечкин — крупнейший специалист в области создания авиадвигателей, исключительного душевного обаяния человек, чрезвычайно скромный и доступный всем.

Виктор Сергеевич Кулебакин — участник составления плана ГОЭЛРО, впоследствии прославленный ученый, буквально очаровывал всех своих тонким умом и простотой, тактичностью в общении с людьми.

Да, это была «могучая кучка» педагогов-ученых, о которых мы, оставшиеся в живых ученики, с огромной благодарностью вспоминаем как о величайшей удаче, оставившей неизгладимый след во всей нашей жизни.

В 1965 году московская общественность и Академия наук СССР чествовали академика А. А. Микулина в день его семидесятилетия. Я рассказал тогда о тех временах, когда он знакомил нас с авиационными двигателями. Особенно ярко запомнился мне один эпизод, и на этой встрече я упомянул о нем. Однажды мы, курсанты, увидели установленный во дворе на станке необыкновенного вида мотор — в отличие от других цилиндры у него были расположены в горизонтальном, а не в вертикальном положении. Вокруг собрались специалисты, внимательно рассматривавшие эту диковинку. И вот вдруг раздался оглушительный треск, появилось синее облако дыма, и мотор заработал. Надо было видеть радость конструкторов только что запущенного мотора Микулина и Стечкина, душивших друг друга в объятиях. Мотор назвали начальными буквами имен и фамилий его создателей — АМБС. Им было тогда всего по двадцать три года.

Ну а теперь уместно рассказать о моем первом шаге в воздухе. Нет, еще не о самостоятельном полете — тогда я был всего-навсего пассажиром. Но первое ощущение полета осталось для меня незабываемым. Весной 1917 года наши курсы в полном составе побывали на летно-испытательной станции завода «Дукс» при Московском аэродроме. Там производились сдаточные полеты самолетов серийного производства, выпускавшихся в то время по французским лицензиям. После сборки они шли в первый контрольный полет. Встретивший нас летчик-испытатель Б. И. Россинский сказал, что может взять двух из нас по очереди в полет в качестве пассажиров. Начали тянуть жребий. Одним из счастливчиков оказался я. Вывели «Фарман-30» из ангара. Россинский сел в кабину, а я сзади него. В мою обязанность входило следить за пульсацией масла в специальном масляном стаканчике: так осуществлялся контроль за правильной работой масляной системы мотора. На самолете перед глазами у пилота был единственный при-

бор — счетчик оборотов мотора. Это все, чем тогда располагал летчик для соблюдения точного режима полета самолета.

Итак, Российский опробовал мотор. Непривычный оглушительный звук поразил мой слух. Отрулив метров на десять от ангара, пилот дал полный газ, и самолет стал разбегаться, постепенно набирая скорость. Толчки от неровностей поля стали ощущаться все меньше и наконец совсем прекратились: самолет оторвался от земли, и мы начали подниматься. Скоро набрали высоту две тысячи метров, и совершенно непередаваемое ощущение первого полета охватило меня. Впечатления необычайно яркие, но совсем не такие, какие можно себе представить там, на земле. Там казалось, что самолет помчится в воздухе с такой скоростью, что земля будет только мелькать, но этого не произошло. Скорость ощущалась лишь при разбеге и на малой высоте. На двух же тысячах метрах она, казалось, совсем исчезла. Полет производил впечатление подъема на воздушном шаре. Даже больше — ощущение было такое, будто самолет совсем не движется, а повис в воздухе. Это было совсем неожиданно. Потом начало побалтывать, в кабину прорывались сильные струи воздуха, и приходилось часто моргать от навертывающихся слез. Когда самолет кренился, то хотелось схватиться за борт, чтобы не упасть, как на телеге. С непривычки казалось, что самолет и человек не единое целое и не спаяны друг с другом, а каждый сам по себе.

Но вот мы приземлились и подрулили к ангару, где дожидалась вся группа. Когда я вылез из самолета, то сразу заметил, что ничего не слышу. Товарищи меня обступили, задавали десятки вопросов, а я все время их переспрашивал. Видимо, в ответ я кричал что есть силы, потому что меня то и дело останавливали и спрашивали:

— Да что ты орешь? Говори нормально!

Часа через полтора мой слух восстановился. Все курсанты поздравляли меня с боевым крещением.

Вскоре пришло время выпускных экзаменов. Готовились к ним мы напряженно, но не обошлось и без свойственного нам тогда мальчишества. На курсах служил парнишка лет двенадцати, Вася, убиравший классы и хранивший различные учебные пособия, а также, как все мы знали, и билеты, которые будут выложены на экзаменационном столе. Вася по нашей просьбе дал

нам посмотреть эти билеты, и каждый из курсантов сделал небольшую пометку на том билете, который его больше всего устраивал. На экзаменах, подойдя к столу, каждый сравнительно легко вытаскивал свой билет и отвечал отлично. Пятерки сыпались как из рога изобилия. Но вот один генерал, член экзаменационной комиссии, взглянув на билеты, помрачнел и потребовал дать новые, совершенно чистые. Пятерок стало после этого намного меньше. Одному курсанту генерал задал вопрос, на который тот не мог сразу ответить. Тогда генерал спросил его:

— Вас затрудняет мой вопрос?

Курсант не растерялся:

— О нет, ваше превосходительство, затрудняет не вопрос, а ответ!

Находчивость выручила его, и генерал поставил ему тройку.

Но в целом, несмотря на все эти мальчишеские выходки, выпуск сдал экзамены на высоком уровне.

По окончании курсов нам предстояло поступить в летную школу. От теории мы переходили к практике. С курсами мы простились навсегда, сохранив о них самые теплые воспоминания. Теперь в том здании, где были теоретические курсы, находится Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского. Преемственность, которой нельзя не гордиться!

МОСКОВСКАЯ ШКОЛА АВИАЦИИ

После окончания курсов Жуковского всех курсантов направили для обучения летному искусству в Центральную московскую школу авиации (ЦМША).

Прибыв туда, мы попали в разные летные группы для первоначального обучения. Инструктор нашей группы Александр Петрович Бобков был отличным летчиком. Объяснениями и поучениями, впрочем, как и другие инструкторы того времени, он нас не баловал. Начались практические занятия, деловая подготовка. Несомненной заслугой Бобкова было то, что он быстро «вываживал» своих учеников в первый самостоятельный полет, а это, конечно, было заветной мечтой каждого из нас. Перед самостоятельным вылетом нам предстояло несколько раз собрать и разобрать мотор «гном» и самолет «Фарман-4», досконально изучить все особенности

его конструкции. На все это требовалось время и терпение.

Пользуясь правами вольноопределяющихся, мы жили не в казармах, а поселились на частных квартирах. Четверо из нас — Александр Надашкевич, Артур Рапп, Сергей Николаев и я — решили жить вместе и сняли квартиру у одной старушки в Петровском парке. Свободное от занятий время использовалось нами произвольно. Я тренировался со штангой, рисовал и писал маслом. Надашкевич изобретал пулемет нового типа и так же, как и я, писал картины. Потом появилась гитара, и вся наша четверка пела и плясала под струнный перебор. Жили весело, учились с охотой.

Наконец наступил день, когда мы приступили к полетам. Торжественно был выведен из ангара «Фарман-4». Забавная машина с современной точки зрения: максимальная скорость ее равнялась всего семидесяти километрам в час. Но тогда этот самолет нам казался чудо-птицей.

Александр Петрович Бобков быстро вскочил на сиденье, пошевелил рычагами управления и, убедившись, что рули отвечают на его движения правильно, подал команду:

— От винта!

— Есть от винта! — ответил запускающий, рывком крутанув пропеллер.

— Готово! — крикнул Александр Петрович и открыл бензиновый кран.

— Контакт! — запросил запускающий мотор, держась за пропеллер.

— Есть контакт!

Сильный рывок за винт — и мотор заработал. Не успели мы моргнуть глазом, как Александр Петрович оказался уже в воздухе. Ликованию нашему не было предела. Пришел теперь и наш черед. Бобков поочередно сажал обучающихся на сиденье сзади себя. Все управление самолетом — ножные педали руля поворотов и с правой стороны ручка управления элеронами и рулем высоты — у инструктора. Ученик только слегка держался за ручку, и, не мешая инструктору, наблюдал, как самолет реагирует на движения рулями.

Полет длился минут пять по кругу над аэродромом на высоте примерно двадцати метров. При подлете к месту посадки инструктор выключал контакт, мотор прекращал работу. Одновременно ручка управления

энергично отдавалась от себя. Самолет под острым углом устремлялся носом к земле, затем, как чайка, быстро выравнивался и, немного прокатившись по аэродромному полю, останавливался. Ученик слезал, садился следующий.

Александр Петрович, пролетав с каждым по два раза, прекращал полеты. На «Фармане-4» полеты проводились только на рассвете и продолжались до семи-восьми часов утра, пока не было ветра и пока земля еще не прогревалась солнцем и не возникало «рему» (явление восходящих и нисходящих потоков воздуха): маломощному самолету трудно справиться с такими «стихийными бедствиями».

Налетав таким образом со мной час сорок три минуты, Александр Петрович счел возможным посадить меня на переднее сиденье, и я получил весь комплект управления в свое распоряжение. Инструктор сел сзади и контролировал полет, держась вместе со мною за ручку. Однако полет вокруг аэродрома совершался не с одной посадкой, а с тремя. Я должен был выключать мотор, производить посадку и вновь взлетать. Такой полет означал, что ученик уже готов к самостоятельному вылету без инструктора. При очередной посадке Александр Петрович быстро соскользнул с самолета и задал мне вопрос:

— Ну как?

— Все в порядке, — ответил я.

Он нырнул к винту и произнес:

— Контакт!

— Есть контакт!

И, казалось, неведомая сила подхватила меня, и я очутился один-одинешенек в воздухе. Сердце мое билось, как птица в клетке, но я все делал так, как с инструктором. Благополучно облетев по кругу аэродром, нормально приземлился. Александр Петрович опять задал мне вопрос:

— Ну как? Еще разок?

— Есть еще разок!

— Контакт!

— Есть контакт!

И я совершил второй полет. Когда вылез из самолета, Александр Петрович поздравил меня с первым самостоятельным вылетом. Радость, волнение долго не могли улечься. Первый шаг в самостоятельную жизнь, начало пути!.. В тот же день об этом событии написал

подробное письмо отцу. Он ответил поздравлением, советами и пожеланиями, как всегда немногословными, но глубоко содержательными.

В том, что меня раньше других выпустили в самостоятельный полет, безусловно, сыграло серьезную роль всестороннее воспитание, подготовившее к быстрому освоению координации движений и давшее отличную физическую подготовку. С психологической стороны самостоятельность способствовала смелости, решительности, вере в собственные силы, развивала воображение, фантазию, а значит, появлялось умение смотреть вперед, предвидеть, предугадывать неожиданности.

...Историческое событие в жизни нашей страны и всего мира — Великая Октябрьская революция...

В первые дни революции, естественно, занятия наши в авиашколе на некоторое время прекратились. Начальник школы Руднев и офицерская элита не пожелали быть красными летчиками и предпочли незаметно исчезнуть с аэродрома. Многие учлеты, инструкторы, в том числе и я, несли только службу по охране школы и ее имущества. Месяца через два в школу прибыла комиссия от Реввоенсовета по проверке личного состава, и некоторых учлетов отстранили от занятий. Наша четверка успешно прошла проверку в комиссии, и мы остались для дальнейшего обучения.

В обстановке жестокой классовой борьбы и начавшейся интервенции молодое государство переживало тяжелые времена. Снабжение столицы топливом, продовольствием было крайне затруднено. Коренные преобразования шли с колоссальными трудностями, и это ощущал каждый из нас. Обстановка в школе была очень тяжелой. Первое время мы голодали и обменивали свое нехитрое имущество на конину, которую получали у татар, живших в селе Всехсвятское (ныне этого села нет и в помине, а когда-то оно примыкало к аэродрому). С большим трудом мы добивались снабжения школы обмундированием и горючим для самолетов, но занятия все же продолжались. Летчики были нужны фронту, а в школе остались учлеты, преданные партии большевиков и Родине, готовые выполнить свой долг.

Наша группа обучалась полетам на «вуазене». Сначала наметили очень краткий курс обучения — девять самостоятельных полетов, и все! Но потом издали

приказ довести количество самостоятельных полетов до восемнадцати-двадцати. Это уже солидная подготовка.

Помню, что уже после девяти полетов я чувствовал себя королем воздуха и проделывал на подъеме виражи с большим креном, а спирали делал не иначе как с креном до 60 градусов. Экзамены сдал успешно. Требовалось на высоте пятисот метров выключить мотор над местом посадки, спуститься спиралью, а посадку произвести в круг диаметром тридцать метров, разделенный пополам белой чертой. Мне посчастливилось остановиться при посадке на этой черте. При втором полете следовало произвести посадку в тот же круг с пятисот метров с выключенным мотором, но уже планируя по прямой. Мой самолет остановился между чертой и окружностью. Экзамен, повторяю, сдал успешно.

Молодые летчики получили путевки на фронт, а меня и некоторых других выпускников оставили в школе инструкторами как наиболее способных и хорошо подготовленных теоретически. Мне поручили взять группу учеников на «вуазене», а самому предложили осваивать полеты на «моране» и затем на «ньюпоре». Потом несколько человек, в том числе и меня, направили в группу Александра Ивановича Жукова. Он заведовал обучением на «дебражасе» и «парасоле» (французские самолеты — первый учебный, а второй боевой). Войдя в ангар Александра Ивановича, все были поражены блеском, чистотой и поразительным порядком. Все говорило о необычайной организованности, свойственной этому человеку. Стол с инструментами стоял всегда на одном и том же месте, запасные винты висели на стенах, полуоси шасси лежали аккуратно сложенные в одном из углов ангара.

На «дебражасе» осваивали лишь подлеты на один метр. Он обладал малой скоростью. Подлеты совершались без инструктора. Не обошлось и без курьезов. Как-то во время сильного тумана очень ранним утром мы упражнялись в подлетах на коварном «дебражасе». Вылезая из самолета, один из учеников зацепил сектор газа. Мотор прибавил обороты, а летчик уже спрыгнул с самолета.

«Дебражас» начал быстро двигаться в тумане. Мы кинулись за ним, но он вдруг изменил направление и начал кружить. В тумане можно было попасть под винт. Мы рассеялись. Надо было во что бы то ни стало

попытаться задержать самолет, а главное — постараться впрыгнуть в него. Одному из нас удалось схватить его за конец крыла и затормозить движение. Теперь «дебражас» стал рулить по небольшому кругу. Другой учлет, пристроившись к вцепившемуся в крыло, поймал машину за борт, забрался в нее и закрыл сектор газа. Самолет наконец-то остановился. Переполох был большой. Но как всегда при благополучном исходе дела все мы ликовали. Александр Иванович пожурил виновника за неаккуратность и небрежность и прочел нам краткую нотацию.

После освоения подлетов на «дебражасе» мы перешли к «парасолю». Второго управления для учлета на этом боевом самолете не было. Александр Иванович каждого из нас по очереди сажал в кабину сзади себя и, сказав, за чем надо наблюдать в полете, поднимался в воздух, делал круг над аэродромом и производил посадку. После такой провозки он предлагал ученику пересесть на пилотское сиденье и самому поднять самолет в воздух, предупредив, что рули на «парасоле» очень чуткие и требуют большой осторожности в обращении. Все полеты завершились благополучно. Что это — правильный метод инструктора или дарование пилотов? И то и другое.

О «парасоле» ходило много всяких слухов среди летного состава: что это очень строгий самолет, что летать на нем нужно, делая только очень малые движения рулями, что крен можно допускать не более 30 градусов, иначе того и гляди сорвешься в штопор, что...

Но вот в один прекрасный день Жуков, как всегда первым, поднялся в воздух для опробования самолета. Но что это за чудеса? Оторвавшись от земли, «парасоль» вдруг делает вираж с креном до 80 градусов и с разворотом на 360 градусов! Все изумились. Александр Иванович после этого облетел круг над аэродромом и сел около своей группы. Сошел с самолета как ни в чем не бывало, а увидев наши полные восхищения лица, спокойно и тщательно объяснил нам, как удалось ему все это сделать. Это было великолепное дерзание! Мы осмелели и после уже делали крены на разворотах и спиралях до 45 градусов.

На другой день Александр Иванович снова идет в первый контрольный полет. Но что такое? Полет затягивается... Его «парасоль» набирает тысячу пятьсот метров, задирает нос, теряет скорость и переходит... в

штопор! Мы все знали, что если на «парасоле» сорвешься в штопор, то крышка, катастрофа неизбежна. Парашютов тогда не было. Многие сняли шапки, некоторые отвернулись, другие (и я в том числе), как говорится, раскрыли рты от удивления... И вдруг вращение прекратилось! «Парасоль» пикирует и постепенно переходит в горизонтальный полет. Подлинно героический поступок, точнее подвиг, не меньшей значимости, чем, например, петля, совершенная Нестеровым, но, увы, никем и ничем в истории авиации он не отмечен.

Когда чествовали А. И. Жукова в день его семидесятилетия, я выступил с речью, как его ученик, гордящийся своим учителем. Я высказал ему свое мнение и мнение друзей, знавших его еще с 1917 года, что его работа летчика-испытателя в свое время не была оценена по заслугам. В заключение утешил юбиляра, прочитав бессмертные мудрые стихи Омара Хайяма:

Ты обойден наградой — позабудь.
Дни вереницей мчатся — позабудь!
Небрежен ветер: в вечной книге жизни
Мог и не той страницей шевельнуть.

Но я продолжаю свой рассказ о том, как мы осваивали «парасоль». Наша группа справилась с этим благополучно. К сожалению, не у всех дела шли гладко. Редкая неделя проходила тогда без одной-двух аварий: подводили малоопытных учеников старая матчасть, ее отказы в воздухе и особенно на взлете, а кроме того, свойственные многим в те времена ухарство и лихачество.

После «парасоля» мы проходили обучение на «моранах». Командование школой в это время принял на себя известный в то время летчик Ю. А. Братолюбов — «моранист», лучший из лучших инструкторов на этой машине. Прославился он, как и летчик К. К. Арцеулов, виртуозным пилотажем на минимальной высоте. Арцеулов летал на «ньюпорах». В те времена к пилотажу на высоте выше ста метров относились снисходительно, чуть ли не с презрением. Лихость тогда воспевалась как храбрость. О летчиках отзывались только так — «лихой пилот!» или «трус!». Однако Братолюбова, Арцеулова, других похожих на них пилотов отличало не только лихачество, но и великолепное владение искусством высшего пилотажа.

Я познакомился с Константином Константиновичем

Арцеуловым, когда он был назначен инструктором Московской школы. У него было чему поучиться. Он первый в истории авиации творчески разработал и технически обосновал метод выхода из смертоносного штопора (а ведь тогда не было парашютов!). Методом его пользуются и теперь все летчики мира. (Теоретическое обоснование штопора появилось лишь в 1928 году.) Сколько бы перебилось людей с 1916 по 1928 год, если бы Арцеулов на практике не открыл доступный для всех метод выхода из штопора.

Полеты Арцеулова поражали нас, его современников, смелым почерком и красотой, гармонией композиции высшего пилотажа, который у него всегда блистал чистотой исполнения каждой фигуры. Его полеты — это выдающееся явление в нашей авиации того времени, и то, что мы были свидетелями этих полетов, расценивалось нами как счастливое везение.

Арцеулов был одним из первых советских планеристов. Он сам сконструировал планер. Одаренность его натуры проявлялась многосторонне. Так, он был талантливым художником, это у него было в крови: он внук Айвазовского. При первом же знакомстве с ним в авиашколе мы прониклись уважением к этой обаятельной личности: умен, скромен, остроумен, но немногословен. И мы не раз убеждались, что, несмотря на скромность, в воздухе он храбр и смел в самой сложной обстановке. Впрочем, как и на земле.

Говоря о впечатлении, которое произвели на меня Братолюбов и Арцеулов, не могу не сказать еще о двух одаренных летчиках-инструкторах Московской авиашколы — Веллинге и Агафонове. Впервые я увидел их полеты, когда мы только еще приступили к обучению на «Фармане-4». Веллинг изумительно, непревзойденно летал на «ньюпоре», Агафонов — на «Фармане-30» и «вуазене». Оба летчика окончили авиашколу во Франции в 1916 году. Когда они сдали экзамены, начальник французской школы приказал построить весь личный состав и объявил:

— Сейчас русский офицер Агафонов покажет, как нужно летать на «Фармане-30».

И он, говорят, изумил всех. Этому можно поверить.

Однажды, когда мы, учлеты, дожидались своей очереди на полет, внимание всех привлек «Фарман-30», на котором взлетел Агафонов. Разогнав самолет, на высоте немногим более полуметра он сделал нечто вроде

ретурнемана: самолет энергично взмыл вверх, перейдя сразу в вертикальный крен, и из верхнего положения, постепенно снижаясь и выравниваясь, дошел до высоты около метра над землей. Затем без всякого перерыва самолет начал входить в другой вираж, причем нижнее его крыло находилось в момент вертикального крена на высоте не более метра над землей. Из предосторожности нам пришлось лечь на землю. Иногда такие виражи Агафонов проделывал, опуская крыло между ангарами.

Часто он брал к себе в самолет учлета. Мне тоже выпала однажды такая честь. Меня поразило его изумительное чутье самолета. Так летать, как летал на больших самолетах того времени Агафонов, никто не мог, во всяком случае, я ничего подобного не видел.

Но не зря говорят: где тонко, там и рвется. В одном из полетов налетел внезапный шквал сильнейшего ветра, самолет болтнуло на вертикальном вираже, пилот выровнял машину, но... высоты не хватило! Моторист Ульяныч, сидевший сзади Агафонова, покалечился, но остался жив, а летчик умер в больнице. Его друг Веллинг находился с ним до последней минуты.

Борис Константинович Веллинг до Братолюбова одно время командовал школой. Это был общительный, всегда улыбающийся человек. Каждый день он летал на «ньюпоре» и показывал образцы высшего пилотажа и, конечно, на минимальной высоте. Затем Веллинг увлекся дальними полетами на пассажирском «юнкерсе». Он совершил перелет Москва—Тбилиси—Каспийское море — Каракумы протяженностью 10 567 километров. По тому времени это было выдающимся достижением. Но так же, как и его друг Агафонов, Веллинг погиб, сорвавшись на малой высоте с крутого виража на «юнкерсе».

Однако смерть Агафонова, Веллинга и других пилотов на большинство из нас не произвела того угнетающего впечатления, когда опускаются руки. Мы все считали происшествия в летной практике неизбежными. Потери друзей переносили стойко, не малодушествовали. Как-то один из учлетов при взлете сделал на «ньюпоре» горку, вошел в вираж, а мотор в этот момент забарахлил. Полвитка штопора — и... конец. Мне с другими учлетами однажды пришлось вытаскивать из под обломков самолета кричавшего от боли товарища. Я и сейчас помню отчетливо, как произошла эта ката-

строфа. Летчика отвезли в больницу, и там он вскоре умер...

Когда хоронили погибшего, над процессией летали сопровождавшие его в последний путь самолеты, летали так низко, что струей воздуха от винта сдувало цветы, лежавшие на гробе.

Тот, кто шел в авиацию на заре ее возникновения, готов был к любым неожиданностям. Шел сознательно, зная, что это труд смелых, не отступающих ни перед чем, ни перед какой опасностью. В словах: «Я готов, я полечу!» — заключалось могучее самовнушение.

Когда школой командовал Братолюбов, пилотаж низко над землей разрешалось делать только опытным летчикам. Но и те учлеты, которые считали себя уже королями воздуха, проделывали отчаянные номера, зная, что их кумир в лице начальника школы вопреки своему распоряжению лишь улыбнется про себя и в душе их не осудит.

Несмотря на очень сжатые сроки, вся наша группа проделала весь высший пилотаж на «моранах». Самым неприятным оказалось скольжение на хвост и полет вверх колесами. Ремни были очень прочны, но застежки ненадежны и примитивны, что приводило к несчастным случаям. Один из учлетов (не нашей группы, но фамилию я запомнил — Воробьев), привязавшись весьма прочно, начав разбег, немного передрал хвост самолета, и винт разлетелся. Самолет замедлил движение, но от удара вспыхнул пожар. Бензобак на «моране» находился сразу за приборной доской, перед лицом летчика. Бедняга хотел было отвязаться, но в лицо ударил огонь. Вскрикнул, взмахнул руками... Стоявшие в двадцати-тридцати шагах люди подбежали к самолету, когда он уже был весь объят пламенем. Только шесть лет спустя после этого трагического случая в НОА (научно-опытный аэродром) создали и испытали быстро отстегивающиеся ремни, удобные и прочные.

Как инструктора меня очень интересовал вопрос надежности полета. Изучая причины возникновения опасных моментов, я убедился, что они возникают не только от несовершенства техники; благополучный исход во многом зависит и от самого летчика. Я тогда уже пришел к формуле: «Чтобы владеть и управлять самолетом надежно, нужно научиться надежно владеть и управлять собой».

Беседуя с курсантами как педагог, я предлагал им

задумываться о причинах несчастий и искать эту причину прежде всего в себе самом. Что же нужно делать? Нужно работать над собой, совершенствовать свою психическую деятельность. Нужно уметь предвидеть, а для этого нужно развивать воображение. Нужно быть готовым к любым неожиданностям, иметь на этот счет готовый рецепт и не зевать, а реагировать молниеносно!

По мере приобретения учлетами первичных навыков, я после совершенного полета усложнял задачу таким, например, вопросом:

— А сколько было самолетов, когда мы летали?

Вопрос был неожиданным. В результате ученик делал вывод: оказывается, надо следить в полете за воздухом... Еще вопрос:

— Ну а каково было давление масла в системе охлаждения? («Ого, надо и за этим следить».)

Круг внимания расширялся.

— Ну а куда бы ты сел, если бы мотор вдруг остановился? Наблюдал ли ты за направлением ветра по дыму из труб?

Все это вызывало самый живой интерес. Так закладывались основы совершенства психической деятельности: воспитание умения рационально пользоваться своим вниманием и быстротой реакции в случае необходимости. Летая с учеником, я вдруг выключал мотор и наблюдал, как будет действовать в этой обстановке учлет. Курсантам такой метод обучения очень нравился: он строился от простого к сложному.

Братолюбов ввел в нашу авиационную семью традицию — на службе разговаривать с вышестоящим начальством по строгой служебной форме, а вне службы — держать себя по-товарищески. Так сложились наши взаимоотношения и в доме, где мы проживали — несколько инструкторов и Братолюбов с семьей. Он жил на втором этаже, а мы на первом. Вечера мы часто проводили вместе, как друзья, увлекались поэзией, художественным чтением, пели песни, музицировали, но никогда не позволяли себе ничего лишнего.

Как-то рано утром вдруг раздался сверху голос Братолюбова:

— А ну-ка, товарищи инструкторы, быстро всем одеться и прибыть к моему ангару в летной одежде!

Мы не сразу поняли, в чем дело, но приказ немедленно выполнили. В его ангаре, как мы знали, стояли такие самолеты, на которых летал только он — истре-

бители английской конструкции трехплан «сопвич», «виккерс» и другие. Эти самолеты обслуживал механик Ян Юрьевич Бутан со своими помощниками.

Вскоре из ангара вывели «виккерс», и к этому времени подошел сам начальник школы. Мы быстро построились и ели его глазами. Он поздоровался, мы в ответ рявкнули по-военному. После этого он скомандовал «вольно» и объявил:

— За образцовую службу я решил предоставить вам удовольствие пролететь на «виккерсе». Каждый может пролететь, как ему нравится. Но сначала полечу я сам.

Он поднялся горкой, затем проделал перевороты и красивые круглые петли, какие я видел только у него. После штопора с выходом на высоте не более двадцати метров он приземлился. Весь пилотаж был проделан, конечно, на малой высоте.

Начались полеты инструкторов. Все взлетали и проделывали отдельные фигуры высшего пилотажа, разделенные одна от другой промежутками простого горизонтального полета. А я раздумывал в это время, чем бы удивить всех... Когда подошла моя очередь, я решил проделать композицию в виде короткого каскада тех фигур, которые проделал сам Братолюбов, без траты времени на горизонтальные полеты между фигурами. Я поднялся горкой, в конце которой сразу сделал замкнутый вертикальный вираж влево, затем быстро из него перешел в такой же правый; без промедления сделал переворот влево, из него переворот вправо, далее сразу же перешел в почти круглую петлю, из нее в правый переворот на высоте не более 30 метров, потом еще одна петля, скольжение влево, вправо и посадка. Я подрулил к ангару, сошел с самолета и увидел идущего ко мне Братолюбова. Он крепко пожал мне руку и громко сказал:

— Это почти мой полет. Это лучший сегодняшний полет. Молодец, поздравляю!

Для всех нас тогда не было большей награды, чем возможность пролететь на новом, еще неопробованном самолете, да еще получить такую оценку от такого мастера пилотажа!

Такие полеты запоминаются на всю жизнь. Приятели шутили:

— Слонни, что вы кушаете, что так хорошо летаете?

В эти дни в Москве стало известно о прорыве кон-

ницы Мамонтова. Положение в республике создалось угрожающее. В школу пришел приказ организовать отряд из инструкторов и немедленно отправить его в помощь на ликвидацию прорыва. Братолюбов собрал нас и объявил:

— Я назначен командиром нашего воздушного соединения. Остается решить, кого оставить в школе. Дело в том, что оставшийся должен уметь летать на самолетах любой системы. Кроме того, на ремзаводе «Авиаработник» выходят из ремонта самолеты совершенно разных конструкций, которые я испытывал. Теперь это должен будет делать кто-то другой. Фронту позарез нужны самолеты.

Немного подумав, Братолюбов объявил:

— Я решил оставить вместо себя Громова.

Приказ есть приказ. Я только просил пообещать мне, что как только они вернутся, меня отправят на самый боевой участок фронта.

После их отъезда работы оказалось так много, что спать приходилось только часов пять в сутки — четыре ночью и иногда часок днем. Занятия с учлетами проводились на рассвете и вечером дотемна, а днем шли испытания выходивших из ремонта самолетов. Голодно было при этом невероятно.

Вскоре мы получили трагическое известие: Братолюбов, атакуя на истребителе конницу Мамонтова, был подбит пулеметным огнем, пуля попала в мотор. Он сел недалеко от неприятеля. Инструктор Женя Герасимов попытался спасти Братолюбова, но при посадке сломал шасси. Обоих тут же расстреляли.

Прорыв Мамонтова ликвидировали. Инструкторы вернулись, и вскоре я отбыл на фронт. Но, увы, летать мне пришлось мало, так как я сильно заболел, долго пролежал в госпитале и потерял много сил. После выздоровления работал летчиком в войсках внутренней охраны: летал на разведку и разбрасывал листовки-воззвания.

Затем я вернулся в Московскую школу. Здесь меня ожидала интересная работа — и как летчика, и как педагога. Мне поручили руководить вновь созданным отделением так называемого боевого применения. В ангаре находились английский истребитель «мартинсайд», немецкий «Фоккер Д-7» и английский двухместный боевой самолет «де хэвилленд» — лучшие образцы иностранной авиационной техники того времени. Я получил воз-

можность много тренироваться и стал отлично владеть полетом. Смог еще и еще раз убедиться в правильности моих взглядов относительно причин, вызывающих ошибки в воздухе, и еще глубже познать, от чего зависит качество пилотирования. Стало очевидным, что, помимо технических знаний и навыков, успех зависит от психологических свойств летчика, а их можно совершенствовать, работая над собой упорно и систематически. Вырабатывалось умение предварительно продумывать все особенности предстоящего полета от начала до конца, готовиться ко всем возможным неожиданностям. Так развивалось абстрактное мышление, так развивалось воображение.

Я убедился сам и внушал своим ученикам, что еще на земле надо уметь предвидеть опасные ситуации и иметь в голове возможные варианты выхода из них. Лично я всегда поступал именно так. Методикой в те времена инструкторы занимались мало. Ученикам о многом нужно было догадываться самим. У меня же выработалась своя продуманная система. Особенно много тогда я работал над проблемой безопасности. Воображение и предвидение, предварительное продумывание предстоящего полета были моим неукоснительным правилом.

В свободные вечера я много занимался спортом, главным образом штангой и иногда борьбой. Тренировки завершились выступлением на спортивных соревнованиях на первенство страны. И тогда, в 1923 году, я получил звание чемпиона страны в тяжелом весе. Медаль чемпиона, завоеванная на этих соревнованиях, сейчас находится в Научно-мемориальном музее Н. Е. Жуковского. Серьезная физическая подготовка очень пригодилась мне впоследствии.

Спортивный задор толкал иногда меня на совершенно неожиданные поступки. Как-то над моим ангаром пролетел довольно низко незнакомый самолет. Все, стоявшие около ангара, стали за ним наблюдать и увидели, что сел он, видимо, на аэродроме в Филях. Я решил проучить того, кто вздумал нас дразнить. Поставил «мартинсайд» около ангара, так, чтобы можно было, никому не мешая, быстро взлететь. Механик периодически подогревал мотор. Наконец дразнивший нас летчик взлетел в Филях, и я мгновенно впрыгнул в свой «мартинсайд». Взлетаю... Незнакомец шел на небольшой высо-

те прямо к нашему ангару. Я летел ему навстречу еще ниже, и он меня не заметил. Быстро развернулся над лесом, который в то время еще сохранился к северу от аэродрома, и совершенно неожиданно сел ему сзади на хвост и уже не выпускал до тех пор, пока он не пошел на посадку в Фили. Его самолет еще катился по земле, когда я, пройдя над ним на высоте не более десяти метров, дал полный газ, взмыл вверх, сделал замкнутый вираж и ушел к своему ангару.

Больше этот самолет к нам уже не наведывался. Впоследствии оказалось, что это был «Юнкерс-21», двухместный истребитель. Полет проходил на глазах у всех, стоявших на нашем аэродроме, и, видимо, начальство сделало кое-какие выводы, положительные для меня и не очень выгодные для Ю-21.

Московский аэродром с начала Великой Октябрьской революции являлся центром авиационной культуры. На нем разместились авиашкола с мастерскими, НОА, психофизическая лаборатория, ремонтные мастерские, ангары завода № 1. Затем стали строиться испытательные станции наших конструкторов и первый авиапорт. Таким образом, все, что появлялось здесь нового, оказывалось на виду. Это поощряло нас, летчиков, демонстрировать свое искусство.

В тот период в Голландии была закуплена партия двухместных разведчиков-бомбардировщиков «Фоккер С-4». Воинскую часть, дислоцировавшуюся на Московском аэродроме, уже оснастили этими самолетами. Но ни летчики, ни их опытный инструктор Н. П. Шебанов почему-то не сделали пока на них ни одного вылета. Я со все возрастающим нетерпением ждал, когда же наконец хоть один из этих самолетов попадет в мой ангар! Наконец дождался. Представитель фирмы «Фоккер», солидный седой немец, поинтересовался у моих механиков:

— А кто у вас первый полетит на нашем самолете?

Ему указали на меня. Одет я был тогда более чем скромно: папаха из нитяной смушки на голове, поношенная кожаная куртка и такие же брюки, на ногах — видавшие виды русские валенки. На лице немца появилось плохо скрытое ироническое удивление. Я же земли под ногами не чувствовал. С нетерпением ждал окончания сборки. И вот желанный миг настал. Как всегда, предстоящий полет настолько обдумал от начала до конца, что, казалось, уже совершал его несколько раз...

Вырулив на старт, я дал полный газ. Как только самолет оторвался от земли, начал крутую спираль с большим креном сначала влево, затем вправо, энергично перешел в горизонтальный полет, после этого сделал переворот влево, из переворота перешел в петлю, из петли в правый переворот и снова две петли подряд, заканчивавшиеся в 50 метрах над землей. Потом скольжение вправо, влево и приземление. Подрулив к ангару, я вылез из самолета. Первым, кто ко мне подбежал, был сияющий, ошеломленный немец. Он восторженно тряс мою руку, подарил зажигалку, какой-то необыкновенный карандаш, записную книжку, все, что было при нем. Инструкторы меня поздравляли, механики показывали большой палец... Да, полет удался, эффект, что там говорить, был большой.

Весной 1923 года наиболее опытных инструкторов, в число которых попал и я, было решено направить в Серпухов для обучения стрельбе и бомбометанию экстренного выпуска нескольких групп курсантов. Это меня огорчило. В то время я уже почувствовал, что такое прогресс в технике, что такое новый самолет. Я мечтал о работе испытателя, чувствовал, что только эта работа по-настоящему творческая. Но делать нечего — приказ есть приказ. Сел я в свой «мартинсайд», захватил комплект белья и банку варенья, чтобы по прилете с горя попить чайку (тогда, кроме молока и чая, я ничего не пил), и полетел...

В Серпухове, как на перину, опустился на заливной луг с мягкой некошеной травой. Механики приняли самолет, а я с маленьким чемоданчиком пошел в монастырь, в котором расположился личный состав школы. Меня пригласил к себе один старый семейный инструктор. Сели, как водится, за чай, я поставил на стол свою банку варенья и сразу почувствовал себя как дома. Гостеприимный хозяин предложил мне обосноваться у него, но случилось так, что только я поднялся из-за стола и вышел на монастырский двор, как меня окликнул знакомый голос московского приятеля Николая Анчутина:

— Слон, идем ко мне! У меня отдельная келья, и я один-одинешенек. Есть лишняя кровать и примус, а по утрам молочница приносит молоко.

Меня это вполне устраивало.

За стенкой нашей кельи протекала река Нара. На ее

берегах, поросших густым кустарником, водилось множество лягушек и соловьев. Хор весьма многоголосый. К счастью, когда появлялась луна, лягушки умолкали, и соловьи без помех давали незабываемые концерты. Я выходил из кельи и в безмолвной тишине наслаждался их пением.

Но, увы, келейной жизни не получилось. Анчутин — очень веселый, общительный человек, в то время холостяк, часто в свободные вечера собирал у себя приятелей, и начинались песни и пляски. В таких случаях я обычно уходил в гости к инструктору Леониду Александровичу Юнгмейстеру, тоже холостяку, но в отличие от Анчутина жившему замкнуто. Развеселые ребята, посещавшие нашу келью, подшучивали и подтрунивали над ним:

— Он пьет только молоко и любит только свою маму.

А на самом деле Леня Юнгмейстер был человеком большой души и большого сердца, любил музыку, поэзию, великолепно пел романсы Чайковского и Рахманинова, изумительно читал стихи Маяковского.

Анчутин и Юнгмейстер были моими самыми близкими друзьями. Но скажу прямо: мне, летчику, воспитанному на традициях Московской школы и стремившемуся все время работать над собой, не по душе пришлись излишне разудалые в быту приятели Анчутина. В Московской школе мы тоже умели веселиться, но не так, совсем не так! Впрочем, гулянки в келье вскоре прекратились — начальником школы назначили волевого и требовательного Астахова. Он сразу взялся за укрепление дисциплины и в короткий срок навел образцовый порядок.

Для меня лично эти перемены прошли незаметно — внутренняя дисциплинированность всегда была мне присуща. Вскоре меня приметили и здесь как опытного летчика — многие инструкторы старались перенять мой летный опыт и методику. Моя группа считалась передовой. Когда в Серпуховскую школу прибыл Валерий Чкалов, его прикрепили к моей группе, и я проводил с ним занятия по воздушному бою и стрельбе по мишеням. Чкалов летал напористо, храбро, но бесшабашно и несколько грубовато — таков уж был у него характер. И сработаться с ним было не так-то легко. Но именно в те дни у нас окрепло взаимное уважение.

Астахов внимательно следил за моей работой с груп-

пой и моими полетами. Много лет спустя, когда он стал маршалом авиации, а я — уже известным летчиком, меня порадовал его лестный отзыв обо мне: Громов ни в огне не сгорит, ни в воде не потонет.

Собственно, эти слова относятся ко всем пилотам по призванию — их не может отпугнуть никакая опасность. Вспоминается в связи с этим французский анекдот. Один моряк собрался в плавание. Его спросили: «Где умер твой отец?» — «Погиб в море», — был ответ. «А дед?» — «Тоже в море». — «А прадед?» — «Тоже в море». — «Так зачем же ты собираешься в плавание?» Тогда моряк спросил собеседника: «А где умер твой отец?» — «В постели», — ответил тот. «А дед?» — «Тоже в постели». — «А прадед?» — «Тоже в постели». — «Так почему ты не боишься ложиться в постель?»

Моряк мне больше по душе.

Выполнив порученное мне задание в Серпухове, я снова вернулся в Москву. Здесь я мог продолжать тренироваться на самых лучших самолетах того времени.

Я СТАНОВЛЮСЬ ЛЕТЧИКОМ-ИСПЫТАТЕЛЕМ

Зимой 1924 года на соседний с нами научно-опытный аэродром поступил из Голландии самолет «Фоккер Д-11» — истребитель. Видимо, для испытания с целью закупки серии. Его сопровождал представитель фирмы летчик Мейнеке. Новый самолет долго испытывался несколькими летчиками НОА, недостаточно тренированными и мало летавшими. Никто из них не мог выполнить ни одной фигуры высшего пилотажа и крутой вираж: срывались в штопор. Я до того загорелся желанием показать, как можно летать на этом самолете, что надоел начальству просьбами перевести меня с преподавательской работы на испытательную. В конце концов моя настойчивость восторжествовала, и меня перевели в НОА. Но тут, на мою беду, наступила дружная весенняя распутица, и полеты временно прекратились. Я ходил по аэродрому как завороженный, заранее мысленно продумывал свой будущий полет и пытался представить, как он будет выглядеть с земли.

Проснувшись однажды утром и выглянув в окно, я увидел ясное синее небо. Вскочил с постели, мигом оделся и побежал на аэродром. Посмотрев на высохшую

полосу, кинулся к начальнику летной части Василию Васильевичу Карпову, которого все мы звали просто дядя Вася. Увидев его, еще издали закричал:

— Дядя Вася, дай, пожалуйста, пролететь на «фоккере»!

— Не могу, — спокойно ответил он. — Самолет приказано разобрать и отправить в воинскую часть.

— Дядя Вася! Да ведь я перешел к вам, чтобы пролететь на нем. Ведь я ночами не спал...

— Тогда звони начальнику НОА.

Позвонил и получил разрешение. Доложил об этом дяде Васе. Сердце билось так, что, казалось, готово было вот-вот выпрыгнуть из груди.

— Хорошо, — сказал он. — Только сначала я пролечу сам, а потом уже ты.

Он взлетел, набрал высоту полторы тысячи метров, попробовал сделать вираж и... сорвался. Другая попытка — и снова неудача. Я ходил, как тигр перед прыжком. Дядя Вася приземлился, подрулил к ангару и выключил мотор.

— Очень уж чуткая машина, — заявил он. — Смотри, будь осторожен. Чуть тронешь ручку — она уже бурно реагирует.

На мой первый полет в новом амплуа пришли посмотреть все летчики НОА и немец-сдатчик Мейнеке. Я сел в самолет. Привязался и попросил указать мне прибор для определения температуры воды, охлаждающей мотор. Остальные данные о самолете и моторе я знал заранее. Знакомство с приборами продолжалось не более пяти минут, так как зрительная память у меня отличная.

— Контакт!

— Есть контакт!

Мотор заработал, температура воды поднялась до 60 градусов. Можно взлетать. Даю полный газ, отрываюсь от земли почти с одного колеса и сразу ввожу самолет в вираж с крутым креном влево, а затем, замкнув круг, мгновенно перевожу его в такой же вираж вправо; затем делаю еще один вираж влево и вираж спиралью с большим креном вправо, чтобы доказать, что это не случайность, а точное пилотирование. Набрав высоту 300 метров, без промедления делаю переворот влево, из него вхожу в петлю, из петли переворот вправо, из него бочка влево, затем бочка вправо. Высота стала 200 метров. Набираю спиралью высоту до

700 метров. Штопор. Виток влево, виток вправо, вход в петлю, два переворота. Высота теперь уже 50 метров, Скольжение с вертикальным креном вправо, влево и посадка точно на полосу.

Когда я подрулил к ангару, первым меня встретил бледный Мейнеке. Он долго тряс мне руку, а потом наконец сказал по-французски:

— O! C'est un pilot du monde! («О, это один из пилотов мира!» Или, как говорят у нас, мировой пилот!)

Дядя Вася также поздравил меня:

— Ну, брат, ты нас ошеломил!

Через четырнадцать лет после моего полета из Москвы через Северный полюс в Америку с установлением мирового рекорда дальности Мейнеке прислал мне телеграмму: «Я Вам предсказывал Ваше будущее!»

Этот полет повлиял на всю мою авиационную карьеру. Я его запомнил на всю жизнь как лучшее мое дерзание.

С этого момента я уверовал в себя как в летчика-испытателя. Если садился в самолет уже испытанный, от которого нельзя было ожидать сюрпризов, в первом же полете делал на нем все, что только позволяла сделать его прочность. Если же самолет оказывался «сырым» и о нем не существовало определенного мнения у летавших прежде или просто шел самый первый полет на еще не поднимавшемся в воздух опытном образце, то я старался, начиная со взлета, уловить, как самолет реагирует на движение рулями и каково направление нагрузок на рычагах управления.

Изучение опытного образца я начинал обычно в конструкторском бюро — в чертежах и продувках. Особо интересовался устойчивостью, достаточностью рулей и прочностью. До того времени, когда мы, летчики, узнали, что такое устойчивость и как она проявляется в воздухе, мы летали, не понимая истинного значения этого главного свойства самолета, обеспечивающего управляемость и безопасность полета.

Спустя год в НОА поступил только что закупленный «Фоккер Д-13». Он был чуть больше «Фоккера Д-11», и на нем стоял мотор уже не в 300, а в 450 лошадиных сил. Впервые я увидел этот самолет на Московском аэродроме, когда на нем приземлился Мейнеке. Посадка была

совершена с предварительным разгоном, то есть на большой скорости. Мейнеке подрулил к ангару, около которого стояли В. В. Карпов и я. Выходя из самолета, он спросил:

— Кто будет испытывать наш самолет?

— Не знаю, — ответил я.

Но дядя Вася знал:

— Испытывать будет Громов.

— О, тогда я спокоен и завтра же уезжаю в Голландию, — сказал Мейнеке.

До испытания нужно было ознакомиться с некоторыми изменениями в конструкции знакомого мне самолета, а главное, предугадать те новые возможности в пилотаже, которые давал новый мотор. Меня могут упрекнуть в честолюбии, но я не принимаю этот упрек. На земле я тогда слыл за человека до застенчивости скромного, но в воздухе стремился раскрыть все свои способности и замыслы. Да и смог ли бы я стать настоящим испытателем, если бы летал, ничем не отличаясь от других и не показывая своего мастерства? Конечно, нет.

«Фоккер Д-13» предоставил мне возможность поднять искусство пилотирования еще на одну ступень. После долгих размышлений я решил выполнить на нем иммельман (или, по-другому, полупетлю Нестерова) — очень сложную для тех времен фигуру высшего пилотажа. И вот в первом же полете, проделав длинную горку, а затем несколько крутых спиралей в разные стороны с набором высоты, я сделал переворот влево, вправо, затем две петли подряд, а на третьей, когда самолет был вверх колесами, неожиданно перевел его в нормальный горизонтальный полет. Снова две петли и опять иммельман. Две бочки, два переворота, скольжение влево, вправо с вертикальным креном и посадка. После этого полета иммельман как фигура высшего пилотажа быстро вошел в моду.

С этих пор для меня не существовало никаких трудностей в пилотировании любых самолетов, малых или больших, с любым количеством моторов. Нужно, и я это понял, лишь одно: устойчивость во всех осях. Остальное — *чутье* к самолету. Это уже свойство не самолета, а летчика, человека.

Помню, как однажды на собрании инструкторов обсуждался вопрос успеваемости учлетов в каждой группе. Одному инструктору задали вопрос:

— Как успевает такой-то курсант?

Он ответил весьма несложно:

— У него плохое чутье к самолету.

А что же это такое? Чутье к самолету на заре авиации для летчика имело особо большое значение. Без этого о быстром освоении управления самолетом не могло быть и речи. Тогда в распоряжении пилота еще не было никаких приборов, кроме высотомера и счетчика оборотов мотора, но и эти приборы играли довольно скромную роль во время обучения. Представьте себе следующий обычный эпизод в летной практике тех лет. Для выполнения горки самолет после отрыва от земли разгонялся до максимальной скорости и на высоте полуметра быстро переходил в очень крутой (близкий к вертикальному) подъем. Естественно, при этом скорость самолета постепенно уменьшалась. Чем круче была горка, тем выше оценивалось искусство пилотирования и храбрость пилота, а заканчивалась она переходом в горизонтальный полет. Но я не помню случая, чтобы кто-либо при этом разбился. Спрашивается, каким же образом пилот определял без приборов, что пора кончать горку и переводить самолет в горизонтальный полет, не потеряв при этом критической скорости? Только чутьем, только оно подсказывало ему, когда наступал этот решающий момент.

Я мог бы привести десятки примеров, когда это трудно объяснимое свойство человека выручало его из беды, но в этих примерах столько специфических тонкостей, что разобраться в них несведущему человеку затруднительно. Утверждаю, что даже теперь, при совершенной технике и тончайших и многочисленных приборах, чуткость, чутье летчика остается важнейшим фактором в авиации.

Чутье присуще человеку в управлении и другими видами техники. Шофер, например, инстинктивно сбавляет скорость на повороте, как бы он ни спешил. Бывают, правда, случаи, когда, не рассчитав, а точнее, не почувствовав, какая скорость допустима, шофер переворачивает машину, но это случается очень редко и объясняется психической ущербностью водителя. Все, кто плохо чувствует машину, летают и ездят до поры до времени. Человек и машина представляется мне как единый живой организм.

Но возвращаюсь к прошлому.

НОА в те времена выполнял функции контрольного

органа при оценке свойств самолетов. В НОА поступали уже испытанные на заводах самолеты как советского, так и иностранного производства. Для заводских испытаний опытных образцов советских самолетов назначались летчики по выбору самого конструктора после соответствующих, разумеется, рекомендаций. Привлекались для испытаний такого рода и летчики НОА. Меня пригласили в ЦАГИ (А. Н. Туполев) и на авиационный завод (Н. Н. Поликарпов). Кроме испытаний самолетов, в НОА велись работы по многим направлениям, связанным с организацией и осуществлением полетов в различных условиях. Мне пришлось участвовать в решении почти всех этих проблем. Расскажу об одной из них — о ночных полетах.

Начинали мы их на самолете «авро». Сперва взлет и посадку осуществляли на полосе, освещенной лучом прожектора. Но постепенно задачи, которые мы решали, усложнялись. Мы научились подниматься в темноте, а садиться при свете фары, установленной на левом крыле. Затем и самолет стал посложнее — Р-1. Тренировки — далеко не безопасные.

Летчик Андрей Юмашев с наблюдателем Борисом Вахмистровым однажды вынуждены были сесть в полной темноте вне аэродрома. Шасси снесло, самолет лег на фюзеляж, но оба остались невредимыми. Юмашев мне рассказывал:

— Ты понимаешь, ночь как нарочно темным-темна. Когда остановился мотор, то впечатление было такое, будто мы опускаемся в могилу.

— Да, — ответил я, — наверное, заскучали?

Вахмистров, острослов, никогда не терявший присутствия духа, оценил это событие так:

— Как всегда: дон Педро был уже в пасти крокодила, как вдруг раздался выстрел...

Эта шутка принадлежала ему и пускалась им в ход, когда счастливая случайность выручала из беды.

Чудесный парень. Ни с кем в те годы я не любил так летать, как с ним. Приятно было сознавать, что рядом с тобой человек, который не спасует ни перед какой опасностью.

Навигация в темные, безлунные ночи в то время сложна была тем, что в авиации тогда не применялось радио и приходилось искать хоть какую-нибудь зрительную связь с землей. К чему это приводило, если такой связи не существовало, можно убедиться хотя бы на

примере одного из полетов, в котором я был пилотом, а аэронавигатором — Иван Тимофеевич Спирин.

Мы взлетели с Московского аэродрома темной осенней ночью на самолете «де хэвилленд» с мотором «пума». Выше нас — сплошная облачность, под нами — клочья полупрозрачных облаков. Мы должны удалиться от аэродрома на семьдесят километров к намеченному заранее озеру и вернуться обратно. До озера долетели благополучно и развернулись назад, но в темноте потеряли ориентировку. Прошло время, должна показаться Москва, а ее нет. Еще пять-семь минут — и сквозь пелену облаков начали проглядывать огни, которые говорили о том, что мы над каким-то городом. Мне казалось, что это не Москва. Спирин уверял, что Москва. Я продолжал кружить над огнями и наконец в одном месте увидел речку... Не похожа на Москву-реку. Продолжая кружить, решил подождать рассвета, который должен был вскоре наступить...

Начался рассвет. В конце концов по виду реки и контурам города я определил, что это Подольск, повернул самолет и полетел над железнодорожным полотном. Когда приземлились, нас встретили особенно тепло: опасались, что мы уже не вернемся.

Одной из интереснейших проблем была проблема полетов в облаках. Необходимые приборы тогда уже появились. Осваивать полеты в облаках мы начали следующим образом. На самолете устанавливался колпак из материи, которым закрывался передний пилот, а сзади сидел другой на спаренном управлении. Напарник должен был открывать колпак в том случае, когда передний пилот делал ошибку. Понятно, что такой полет ко многому обязывал ведущего пилота и напарника.

Я это почувствовал очень скоро, когда мне и штурману Н. Потапову поручили пролетать полтора часа в «болтанку» под колпаком. Полет этот явился как бы экзаменом.

Мы вылетели по заданному курсу Москва — Тверь. Видимость была хорошей, но, имитируя условия полета в облаках, я закрылся колпаком и ориентировался только по приборам. Болтало здорово. Прошел установленный срок — полтора часа. Спрашиваю Потапова:

— Как, время вышло?

— Да, вышло. Я вас открываю.

— А где мы? И какой курс обратно?

— Мы, по-моему, слева от Октябрьской дороги. Курс такой-то.

Слово «по-моему» мне всегда не нравилось и не нравится до сих пор. Во-первых, оно даже в быту абсолютно ни в чем не убеждает, а уж там, где должна быть точность и определенность, это слово вовсе неуместно. Естественно, я сразу насторожился. Прошло десять минут, а я не видел ни слева, ни справа никакой железной дороги.

— Где она? — спрашиваю Потапова.

— По-моему, слева.

— А курс?

— Я уже дал.

Судя по времени, мы уже должны были быть на аэродроме. Но вместо аэродрома пересекли еще какую-то двухколейную железную дорогу. Прошло еще минут семь — и снова двухколейка.

— Что это за дорога и куда лететь дальше?

— Не знаю.

Тогда я снизился и попробовал прочесть название станции, но без успеха, так как мешали деревья. Затем выбрал около железной дороги небольшую площадку среди леса и благополучно приземлился. Сходил на станцию и узнал, что это Наро-Фоминск. Мы поднялись и скоро оказались дома. Задание выполнили, а над Потаповым после посмеивались: штурман-то оплошал. По-видимому, хорошая погода и хорошая видимость (а он летел без колпака) настолько успокаивающе подействовали на него, что он размечтался и, целиком доверившись летчику, ослабил свое внимание. А в нашем деле надо быть всегда начеку.

Сколько у меня было вынужденных посадок! И все-таки все заканчивались благополучно. Расскажу еще об одной из них.

Я летел на испытание радиосвязи самолета с аэродромом на Р-1 с радистом Чернавским. Летели над рекой Окой, приближаясь к Тарусе, как вдруг мотор остановился. Я мгновенно отдал ручку от себя, чтобы не терять скорости, и самолет перешел в планирование, но ни слева, ни впереди — ни кусочка земли для приземления. Оглядываюсь назад и вдруг вижу маленькую полоску заливного луга рядом с Окой. Но туда нужно лететь и приземляться по ветру, что очень рискованно. Решаюсь сделать это, другого выхода нет. Дохожу до полоски луга по ветру и вижу, что хотя и на пределе,

но все же успею развернуться для посадки против ветра. Развернулся, как галка, над землей и сел против ветра. Удивительно, как мне всегда везло! Вспоминал в таких случаях Боба Вахмистрова и его дона Педро, который «был уже в пасти крокодила, но...».

Чернавский остался у самолета, а я стал добираться до Москвы. В этот день я использовал все виды передвижения: пешком, на лодке, на катере, на поезде, на автобусе, на трамвае... Но вынужденная посадка, как видите, и на этот раз прошла благополучно.

Работа летчика-испытателя была для меня захватывающе интересна. Участие в разработке новых методов навигации в трудных погодных условиях и особенно испытание самолетов новой конструкции очень увлекали меня. Конечно, все это связано с риском, но что поделаешь — такая работа. Работа не по назначению, а по призванию.

ПЕРЕЛЕТ МОСКВА — ПЕКИН — ТОКИО

1925 год — год для меня знаменательный. Ранняя весна. Чудесный солнечный день. Закончив полеты, я собирался уходить с аэродрома. Меня остановил товарищ Райвичер, начальник Центрального аэродрома. Широко улыбаясь, он шел навстречу:

— Ну поздравляю! Здорово, здорово!

— С чем поздравляете? — удивился я.

— Как, вы еще не знаете?

К слову сказать, мой собеседник обладал редким даром знать все раньше всех. И на этот раз он оказался на высоте:

— Вы же назначены в перелет — в Китай.

Я буквально задохнулся от радости... Теперь, осмысливая события тех дней, я думаю, что мои полеты, описанные выше, сыграли в этом назначении решающую роль. Предстоящему перелету придавалось большое политическое значение, предполагалось широкое его освещение. Именно поэтому с нами летели, кроме специалистов, журналисты, писатели, кинооператоры. Намечаемый полет должен был продемонстрировать многонациональному советскому народу и всему миру, что теперь Советский Союз, опираясь на свою авиационную промышленность, может организовывать самые смелые перелеты.

Началась подготовка.

Шесть летчиков выслушали задание на соответствующем заседании. Каждый из пилотов назвал своего бортмеханика. Были определены самолеты и указано, на каких кто летит.

Начальником экспедиции назначили военкома управления учебных заведений ВВС И. П. Шмидта. Высокий, с огромной каштановой бородой, с вечно расстегнутым воротником рубахи и небрежно заломленной кепкой, Шмидт выглядел весьма импозантно. Он был не авиационным специалистом, а пропагандистом, агитатором как по профессии, так и по своей натуре.

Борода Шмидта вскоре стала среди летчиков и механиков притчей во языцех. Он сразу получил прозвище Борода. Кто-то узнал, что по-китайски борода — «тахуза», и с этого момента весь состав экспедиции иначе, как Тахуза, его уже не называл. Относились к нему неплохо, но добродушно между собой посмеивались над ним. Таков уж русский человек: сердце доброе, но язык остер. К тому же специалисты всегда любят подтрунивать над людьми, несведущими в их специальности.

Старшим помощником Шмидта по организации перелета назначили Михаила Волковойнова.

То была эра, когда еще не существовало парашютов, мало кто летал и по компасу. Вся экспедиция на шести самолетах летела, ориентируясь только по картам. Четыре самолета — АК-1 профессора Александрова, два Р-1 и один Р-2 — были нашего производства, два Ю-13, предназначавшиеся для перевозки сопровождавших нас корреспондентов, закупили в Германии. «Юнкерсы» пилотировали Иван Климыч (Клементьевич) Поляков, старый инструктор Московской школы, практиковавший на «Фарманах-4», и Н. И. Найденов, в свое время известный конькобежец. На АК-1 летел А. И. Томашевский, сильный и решительный человек. На Р-2 обаятельный, скромный и молчаливый А. Н. Екатов. Первый Р-1 вел М. А. Волковойнов, зарекомендовавший себя в крупных полетах по стране как опытный летчик и хороший организатор-командир. С ним был бортмеханик В. П. Кузнецов. На втором Р-1 летел с механиком Е. В. Радзевичем я.

Писателей, журналистов, кинооператоров летело не меньше, чем летчиков и механиков вместе взятых. Они не поместились в «юнкерсах», и некоторых из них взяли пассажирами на Р-1 и АК-1. Ко мне в самолет поса-

дили Зинаиду Рихтер. После потери мужа она, казалось, специально выискивала рискованные и труднейшие предприятия. Впоследствии об этом полете З. Рихтер написала книгу.

Летел с нами и Шнейдеров — кинооператор и режиссер. Тот самый, что в свое время вел «Клуб кинопутешествий», которого все мы любили и встреч с которым всегда так ждали. Скольких же участников полета в Китай уже нет в живых. Лишь остались в архивах интересные фотографии, кадры кинохроники тех лет да пожелтевшие газеты.

Старт был дан 10 июня 1925 года. Мы летели этапами по пятьсот — семьсот пятьдесят километров, останавливаясь по нескольку дней в наиболее крупных городах европейской части СССР, Сибири, Монголии. В Китае, в местечке Мяотань, мы долго ждали разрешения на посадку в Пекине (около двух недель, насколько помню).

Первый этап — путь на Казань.

У нас был установлен определенный порядок вылетов и договоренность о взаимной выручке. Волковойнов и я летели парой на однотипных самолетах и вылетали последними, чтобы в случае вынужденных посадок можно было оказать товарищам помощь или по крайней мере определить место посадки. Два Ю-13 держались тоже вместе. Томашевский на АК-1 и Екатов на Р-2 летели поодиночке, так как их самолеты имели другие, отличные от наших скорости. Они всегда поднимались первыми. Были утверждены условные сигналы ракетами в случае вынужденной посадки. Например: «нужна техпомощь» — одна зеленая ракета, «посадка возможна» — две зеленые ракеты, если посадка опасна — одна красная ракета и т. д.

В Казань все прибыли благополучно. Встреча в городе была чрезвычайно торжественной. Этому немало способствовало широкое освещение полета в печати. Обычно на другой день после посадки — митинг на аэродроме с участием всей экспедиции. Шмидт всегда выступал первым. Его ораторские способности агитатора и пропагандиста раскрывались в этой обстановке с особой силой, и каждое выступление награждалось дружными аплодисментами.

На аэродром стекалось колоссальное количество народа. Особенно трогало нас, что приходили приветствовать экспедицию крестьяне. Некоторые из них шли по

двадцать-тридцать километров, чтобы взглянуть на самолеты и летчиков. Пристальное внимание проявляли к нам сибиряки.

Через три дня мы направились к Сарапулу. На этом перегоне у Волковойнова произошла вынужденная посадка из-за какой-то незначительной технической неполадки. Он дал мне знать ракетой, что в помощи не нуждается, и вскоре действительно приземлился в Сарапуле...

Не так-то просто было в те годы выбрать подходящую площадку и сесть против ветра. Летчики, умудренные опытом, всегда заранее в полете определяли направление ветра над землей. Какой контраст с современной авиацией!

В Сарапуле мы пробыли два дня и тронулись дальше через Урал. Впереди нас ждал Курган. На этом перегоне у меня произошла вынужденная посадка: за Уралом, недалеко от города Шабринска, не сработал добавочный бензобак. Как выяснилось, при стыковке двух бензотрубок задрался дюрит (резиновая соединительная трубка).

Я дал сигнал Волковойнову: «нуждаюсь в техпомощи». Мы с Радзевичем моментально выложили ему Т. Он приземлился, отлил мне часть своего бензина. Наши бортмеханики, два замечательных смекалистых техника с золотыми руками, действовали отлично. У Волковойнова — Василий Петрович Кузнецов, а у меня — Женя Радзевич. Они очень подружились за время нашего перелета, хотя и по характеру и по внешнему облику удивительно разнились. Василий Петрович, небольшого роста, невзрачный, простой, ничем не выделявшийся на вид, был настоящим русским самородком. Говорил он мало, но уж если влепит слово, то так метко, что пристанет оно навеки. Женя же был высок, строен, красив, необычайно сметлив в работе и абсолютно неутомим.

Дальше все шло нормально.

В Новосибирске мы задержались на пять дней. За это время успели побывать в кино, в театре. Но с утра вовсю кипела работа — самолеты готовились к следующему этапу. Лишь однажды произошла заминка. Явившись на аэродром, я, к своему удивлению, не обнаружил Жени. Можно себе представить, как это меня обеспокоило. Все, однако, разрешилось благополучно — оказалось, он накануне провожал домой после спектакля одну новосибирскую балерину. Проводы, видимо, затянулись. Но Женя был достоин снисхождения — ры-

царские чувства я считал необходимым поощрять. Шмидт об этом не узнал, и, возможно, к лучшему...

Нам предстояло лететь до Красноярска над сплошной тайгой, начинавшейся сразу за станцией Тайга. Это расстояние предельное для наших самолетов. До Красноярска мы с Волковойновым и два Ю-13 долетели благополучно. День стоял отличный. Правда, мешал дым от горевшей местами тайги. Немногие ориентиры в виде рек, железной дороги лишь временами виднелись в густом дыму. О вынужденной посадке не могло быть и речи — внизу беспредельный лесной массив — зрелище необычайное.

...Прилетели в Красноярск. Екатова и Томашевского, вылетевших первыми, там не оказалось. Это всех нас очень взволновало. Запросили по телеграфу железнодорожные станции — увы, о летчиках никто ничего не знал. Собрались на совещание. Решили, что если через три-четыре часа не получим сообщений, организуем поиски с воздуха. Приступили к подготовке самолета. Однако вскоре пришла радостная весть: Екатов сел недалеко от станции Тайга на единственную, очевидно, после Новосибирска площадку, пригодную для посадки. Что-то у него случилось с системой охлаждения двигателя. В тот же день он нас догнал.

Позже появился и Томашевский. Его «обманул» компас: механик поставил железный бидон недалеко от прибора, а Томашевский не заметил такой промашки. Причину выяснили лишь после потери ориентировки. Восстановить ее удалось только после того, как пилот совершил вынужденную посадку и опросил местных жителей. Хорошо, что случилось это до начала полета над тайгой.

Не стану описывать встреч в Красноярске: взволновали они нас чрезвычайной теплотой, торжественностью, многолюдностью, проявлениями искренней радости.

Аэродром в Красноярске находился за Енисеем; река в то время разлилась и текла с необычайной быстротой. На другой день, желая попасть на аэродром, Волковойнов, Екатов, Кузнецов, Женя и я решили переплыть Енисей на моторной лодке. На середине бурной реки мотор нашего «корабля» внезапно заглох. Выяснилось, что магнето вышло из строя. Весел в лодке не оказалось. Зато у кого-то нашелся плащ. Мы развернули его, соорудив нечто вроде паруса. Ветер понемногу направлял нас к берегу. Все мы по очереди кричали,

взывали о помощи. Долго никто не отзывался. Миновали аэродром, проплыли еще с километр, и нас начало прибивать к берегу. Пробовали схватиться за поросли кустарника, но течение оказалось настолько сильным, что прутья обжигали руки и удержать лодку не удавалось. Кроме того, моторка сильно кренилась в те мгновения, когда мы хватались за кусты, и легко могла перевернуться.

Наконец мы увидели другую лодку. Мужчина и женщина гребли что было сил, догоняя нас по течению. Настигнув нас, они кинули веревку, взяли нашу моторку на буксир и помогли пришвартоваться к берегу. Километра три мы бежали до аэродрома. Несмотря на усталость, настроение у нас было прекрасное — все острили, смеялись, радуясь, что избежали опасности. На другой день о происшествии не вспоминали: новые впечатления поглотили старые.

Дня через три после обычных многолюдных митингов и осмотра достопримечательностей города мы вылетели в Нижнеудинск. На аэродроме ясно виднелось выложенное для нас Т. Все благополучно приземлились, но у Екатова, видно, что называется, ум за разум зашел: он пошел на посадку по ветру (против выложенного Т). Когда мы его спросили, почему он «применил такой метод», наш товарищ, сам искренне недоумевая, признался:

— Не знаю.

Все хорошо, что хорошо кончается: аэродромного поля хватило, и самолет Екатова остановился у самой границы.

Совершенно такой же случай произошел с Волковойновым в Иркутске. Он садился первым. За ним должен был садиться я. Наблюдая в воздухе за посадкой Волковойнова, я заметил какую-то несуразицу: Т выложено, как и подобает, на границе аэродрома, откуда нужно идти на посадку, а Волковойнов заходит с противоположной стороны и катится через весь аэродром. Моторная часть его самолета оказалась над канавой, а шасси у ее края. Самолет остался цел, но... объяснить, почему он выбрал такой способ посадки, летчик не смог. Бывают, вернее, бывали в нашей практике и такие случаи.

Дальше предстояло преодолеть по тем временам трудный участок — озеро Байкал с окружающими его горами. По сложности эти препятствия ничего особен-

ного собой не представляли. Но то, что человек совершает впервые, ему и тем более окружающим кажется необыкновенным. В нашем положении все было ясно, кроме одного — погоды. С метеообслуживанием дела тогда обстояли неважно. Правда, там, где проходили железные дороги и существовала прямая связь, о погоде можно было кое-что узнать по телеграфу или телефону. Ответы, как правило, были такие: «ясно», «облачно», «идет дождь». Но высоту облаков узнать было невозможно, да и как поверить в сообщения на глазок. В таких случаях принималась формула: солнышка нет — облака закрывают небо.

При перелете из Иркутска в Улан-Батор погода стояла плохая, поэтому и происшествий на этом этапе оказалось немало. Никто из взлетевших в Иркутске не приземлился в тот же день в Улан-Баторе: у всех по дороге были вынужденные посадки. Не избежали этой участи и мы.

Первыми должны были вылететь Екатов и Томашевский. За ними — два «юнкерса» под управлением Полякова и Найденова. И после — Волковойнов и я. Очень мешала сплошная высокая облачность. По всей видимости, надвигался циклон. Продолжать перелет было небезопасно. Однако мы приняли решение — вылетать.

Поднялись с аэродрома, полетели на высоте пятьсот-шестьсот метров. Ниже нас плыли разорванные облака, иногда мы задевали второй слой облачности над нами. Так долетели с Волковойновым до Байкала. Противоположную сторону озера закрывала сплошная стена облаков. Горы еле виднелись, перелететь их было нельзя. Мы догадались, что пробиться можно только по руслу реки Селенги — то есть долететь до Верхнеудинска, а там уже решать, что делать дальше. Это было рискованно, но возвращаться не хотелось.

Ущелье, по которому извивалась Селенга, становилось все уже. Лавируя между скалами над водой на высоте от пятидесяти до ста метров, мы долетели до Верхнеудинска, благополучно сели на предельно маленьком аэродроме и дали знать о себе по телефону в Иркутск.

На другой день погода улучшилась, и мы полетели прямо на Улан-Батор. На этот раз везде по пути нашего следования видимость была отличной. Пролетая над пограничным городом Кяхта, мы заметили на аэродро-

ме Ю-13. С земли нам дали сигнал ракетой, означавший «помощь не нужна — следуйте дальше». Мы благополучно долетели до Улан-Батора.

На аэродроме оказался всего один самолет — АК-1. Вскоре прилетели «юнкерсы». Но Екатов на Р-2 все не появлялся. Один из «юнкерсов» вылетел на разведку и вернулся без каких-либо положительных результатов. Начали готовить местные экспедиции к наземным поискам. Но вечером вдруг, к всеобщей радости, раздался шум мотора — Екатов прилетел.

Оказалось, Екатов и Томашевский, вылетевшие раньше нас всех, смогли перетянуть через частично открытые горы за озеро Байкал, но потом все же вынуждены были сесть, потеряв друг друга из виду. Оба благополучно совершили вынужденную посадку среди холмистой местности. Лил дождь. К вечеру дождь прошел, но лететь дальше было поздно. Екатов, охотник, взял ружье и пошел бродить в поисках дичи, оставив у самолета механика. Километрах в четырех от самолета он нашел монгольскую юрту. Хозяева не понимали пришельца, а он не понимал их. Знаками они дали ему понять, что приглашают его отдохнуть и поесть. Но он поблагодарил, от ночлега отказался и вернулся к самолету; здесь заночевали под крылом. Утром после бессонной ночи изрядно проголодавшиеся Екатов с механиком долго мучились с запуском мотора, поэтому и задержались с прилетом в Улан-Батор. У Томашевского ночевка была комфортабельней — в пассажирском самолете было удобнее и не так холодно.

В Улан-Баторе несколько дней мы знакомились с достопримечательностями города и его окрестностей и бытом монголов. В то время, в 1925 году, во всем городе, как мне помнится, стоял всего лишь один каменный двухэтажный дом. В нем местные власти столицы торжественно принимали нашу экспедицию. Один большой деревянный дом служил гостиницей. В ней мы и остановились. Остальной город представлял собой рассыпавшиеся маленькие деревянные домики вперемежку с юртами.

Впервые оказавшись в Монголии, мы с огромным интересом знакомились с ее жизнью, бытом, удивляясь простоте нравов и обычаев, весьма разнообразных и необычных для нас. В то время религиозный культ был широко распространен среди населения, и хорошо жилось, как мы видели, только духовным лицам. Среди

народа свирепствовали болезни, лекарями являлись все те же священнослужители. Нам рассказывали: если ими была предсказана больному смерть, то человека иногда заживо уносили за город и оставляли в поле... умирать.

Горячо сочувствуя людям, находившимся в те годы в таких тяжелых условиях жизни, мы не могли не откликнуться душой на радушие и гостеприимство монголов.

Из Улан-Батора нам предстояло перелететь через пустыню Гоби, или Шамо, и опуститься в Китае около приграничного местечка Мяотань. Но сразу одолеть такое расстояние в то время не представлялось возможным, и мы должны были сесть среди пустыни. Туда предварительно отправили караван верблюдов — автомашины здесь использовали редко. Через пустыню тянулись телеграфные столбы, служившие единственным ориентиром в полете. В середине пустыни около нескольких фанз и разбросанных бочек с бензином, маслом и ящиков с различными продуктами находилась плотная площадка — аэродром, заранее выбранный посланным туда специалистом.

Прилетели все благополучно, кроме Томашевского. Летевшие после него обнаружили в ста пятидесяти километрах от центральной остановки в пустыне его самолет, лежавший вверх колесами. Вечером снарядили единственный автомобиль с несколькими рабочими-китайцами и провиантом. Утром с вернувшимся шофером мы получили записку от Томашевского: «Летите дальше. Не беспокойтесь, я могу починить самолет и через несколько дней прилечу. Мне нужен клей, полотно и продукты». Все знали упорство и волю Томашевского, даже Шмидт не стал изменять его решения.

Мы вылетели в Мяотань. В конце пути появилась зелень, телеграфные столбы стали расходиться, проглянуло несколько дорог, и мы с Волковойновым сбились с правильного пути. Хорошо, что это случилось в самом конце полета. Долетели до конца ровного плато, которое резко обрывалось: внизу пропасть, вдали горы — картина грозная и своеобразная. При ярком освещении темная пропасть и зигзагообразный горизонт являли собой что-то таинственное, зловещее, до того никогда не виданное. Мы решили, не теряя времени, сесть.

Приземлились с тайной надеждой узнать у местных жителей, что это за местность. Не успели вылезти из

самолетов, как увидели вдали наши приземлившиеся «юнкерсы». Китайцы — мужчины и женщины с ребятишками на руках — окружили нас и машины. Мы попали в затруднительное положение: наши выразительные жесты, означавшие просьбу разойтись, чтобы дать нам возможность подняться и улететь, не помогали. Нас не понимали. Отчаявшись, мы решили запустить моторы. Это решило успех предприятия: шум и затем движение самолетов заставили собравшихся разбежаться.

Мы поднялись и присоединились к экспедиции. Здесь снова неожиданное огорчение. Иван Климыч Поляков при посадке сломал шасси и сел на фюзеляж. Мы утешали бедного «старика» (он был старше нас всех) как могли. Действительно обидно: оставался один этап, последний, и затем торжественная встреча в столице Китая Пекине — всеми желанный и очень приятный конец всех приключений. Но починить его самолет не удалось. И Иван Климыч пересел к своему напарнику Найденову.

В Мяотане мы долго ждали разрешения иа продолжение полета. Эту длительную остановку использовали для ознакомления с китайским городом Калганом, расположенным в нескольких десятках километрах от Мяотаня. И вот опять встречи с народом, мужественно переносившим житейские тяготы и сохранившим в этих условиях и подкупающее простодушие и приветливость.

При въезде в Калган мы стали свидетелями ошеломившей нас картины: рикша, худой, как и все рикши, до такой степени, что казался просто скелетом, обтянутым кожей, вез холеного англичанина в белом костюме и белом шлеме. Рикша остановился около магазина. Англичанин медленно сошел с коляски и бросил на землю какую-то медную монету. Более отвратительного и непривычного для нас зрелища нельзя было себе представить.

Мы расположились в небольшой гостинице. С балкончика второго этажа наблюдали уличную жизнь Калгана. Екатов и я вышли на улицу, остановили первого попавшегося рикшу и попросили у него колясочку, чтобы самим покатать друг друга (разговаривали мы, разумеется, через переводчика). Он смотрел на нас удивленно и детски-восторженно. Екатов сел в коляску, и я повез его, а затем он меня. Но тут произошел казус: на повороте следовало опустить оглобли, а он сильно

поднял их вверх, они сломались, и я, совершив обратное сальто, очутился на земле. Нам было не смешно, а очень неловко перед рикшей. Через переводчика спросили, сколько он хочет, чтобы мы заплатили. Он назвал сумму. С радостью дали ему гораздо больше. Спустя примерно час перед нашим балконом появилось такое количество рикш, предлагавших свои услуги, что нам пришлось черным ходом удирать из гостиницы.

Через несколько дней вылетели в Пекин. Нас встречало все наше полпредство во главе с полпредом Караханом и высокопоставленные военные и гражданские чины Китая. Огромные толпы китайцев с флажками и букетами цветов заполнили площадь. Счастливые, улыбающиеся, засыпанные цветами, мы тронулись в гостиницу. А затем в торжественной обстановке нам вручили китайские ордена.

Наш полет длился тридцать три дня.

Пока мы совершали свой агитполет, французы решили, очевидно, «доказать» нам, с какой скоростью следовало совершать полеты на такие расстояния. Летчик Аррашар в это время совершил рейд по европейским столицам такой же дальности, как и мы, за три дня. Мы все накинулись на Шмидта и корили его за продолжительность нашей экспедиции. Конечно, накинулись зря: наша экспедиция не преследовала целей скоростных. Но мы взорвались и поклялись, что покажем результат не хуже французов.

Советское правительство высоко оценило результаты перелета, наградив всех его участников орденом Красного Знамени, а летчикам, кроме того, было присвоено звание заслуженных летчиков. В решении Президиума ЦИК СССР по итогам перелета говорилось: «...экспедиция одержала блестящую победу над огромным расстоянием и преодолела чрезвычайные трудности пути длиной почти 7000 километров. Ею пересечены Урал, сибирская тайга, озеро Байкал, горы Забайкалья и Монголии, пустыня Гоби и горный хребет Кончана. Советская авиация и авиапромышленность дали новые доказательства своей технической мощи, советские летчики — новое подтверждение своей доблести и искусства».

В первый же день прилета в Пекин, вечером, Шмидт собрал весь наш состав и сообщил, что из Москвы получено распоряжение об организации ответного первого авиавизита в Японию. Дело в том, что в это же время,

тем же летом 1925 года, японцы прилетели к нам в Москву, но по дороге мы разминулись: японцы летели через Мукден, а мы через Улан-Батор.

В Японию должны были лететь Волковойнов и я на своих самолетах Р-1. Наши моторы уже выработали свой ресурс. Причем к великой чести их создателей без сучка и задоринки. Надо было ставить новые. На это ушел месяц, так как моторы пришли в Пекин лишь через три недели после нашего прилета.

Времени свободного было много, но сбиваться с режима не хотелось. И по утрам я шел на крышу отеля и занимался утренней гимнастикой. Часто меня сопровождал Екатов и фотографировал. В семейном альбоме Екатовых сохранились интересные фотографии той поры. После завтрака мы разбивались на небольшие группы по два-три человека. За нами любезно заходили свободные от дел сотрудники нашего полпредства, знающие китайский язык, и мы отправлялись осматривать достопримечательности, посещали базары, знакомились с городом. Мы побывали во многих интересных местах столицы и ее окрестностей, отведали настоящий национальный обед из сорока двух блюд.

В центре города тогда находилось несколько крупных, европейского типа зданий, в которых помещались преимущественно английские, французские и немецкие магазины и фирмы. В этих магазинах можно было купить все, что требовалось европейцу и что было недоступно подавляющему большинству местного населения, которое пользовалось в основном базаром. На базаре стоял оглушительный шум. Каждый продавец, чтобы привлечь внимание покупателя, стучал металлическими чашечками одна о другую. Одновременно он что-то выкрикивал, по-видимому расхваливая и предлагая свой товар.

Начиная с рикш нас поражало обилие чрезмерно худых людей. Исключение составляли купцы, повара.

Когда прибыли из Москвы моторы, мы вчетвером — Волковойнов, Кузнецов, Женя Радзевич и я — стали каждый день ездить на аэродром. Нам предстояло лететь из Пекина в Токио через Корею и Японское море. В том месте, где надо было лететь над водой, ширина моря составляла двести двадцать километров.

При подготовке к перелету мне впервые в жизни не-

обходимо было решить задачу полета по компасу. Если погода будет хорошей, то никаких трудностей встретиться не должно, но если метеоусловия окажутся плохими, тогда без компаса лететь вовсе нельзя.

Когда установили на самолете новый мотор и опробовали его в воздухе, я решил проверить свои замыслы. Из Пекина точно на восток примерно тридцать километров тянулась прямая, как натянутая нитка, железная дорога. Я стал летать вдоль этой дороги и наблюдать за компасом. Радости моей не было границ: при любых отклонениях от курса компас оказывался выверенным и точным.

Мы с Волковойновым решили из Пекина до Токио долететь в три дня. Я летел в качестве ведущего. Это означало, что мне предстояло везде взлетать и садиться первому.

Наконец был назначен день отлета — 29 августа 1925 года. Погода стояла ясная, солнечная. Первая посадка — в Мукдене. Этот первый этап — предельный по дальности для наших самолетов: девятьсот километров. В начале пути до самых берегов океана внизу — сплошные посевы риса и гаоляна. Рис растет в воде. В случае вынужденной посадки сесть благополучно абсолютно невозможно. Поднявшись на высоту полторы тысячи метров, мы наконец почувствовали, что дышать стало легче. Влажность воздуха в Китае обычно 90 процентов, и для дыхания он тяжел, как в бане. Особенно неприятно надевать на себя сырое белье. Когда мы полетели уже вдоль берега океана, Волковойнов вдруг начал снижаться. Я стал делать над ним круги. Сел он благополучно и дал мне сигнал, что помощь ему не нужна. Я полетел дальше в Мукден. Увы, план трехдневного перелета срывался, так как Волковойнов прилетел в Мукден во второй половине дня и лететь дальше в Сеул было уже поздно.

Вылетели на следующий день.

Японский аэродром (Корея в то время была аннексирована Японией) произвел на нас очень хорошее впечатление предельно четкой организацией работы всех служб. Мы только приземлились, а нам навстречу уже бежали «в ногу» — к каждому самолету — по два солдата. Подрулив в их сопровождении к ангарам, мы сошли с самолетов и были торжественно встречены офицерами и их семьями. Маленькие девочки по японской традиции первыми преподнесли нам цветы. Затем



Мать М. М. Громова Любовь Игнатьевна Громова с сыном.



Отец М. М. Громова Михаил Константинович Громов.



Михаил Громов — учащийся Московского реального училища Воскресенского.

Московская школа авиации. Начало 1920-х годов. Второй справа — М. М. Громов.

Самолет «Фоккер Д-11». 1923 г. Размах крыльев — 11,5 м, вес — 1,3 т, скорость — 218 км/ч.



◀ Участники перелета Москва — Пекин. 1925 г. В первом ряду второй справа — М. М. Громов.



Полет по столицам европейских стран. Самолет «Пролетарий» (АНТ-3) на Кенигсбергском аэродроме. 1926 г. Конструкция А. Н. Туполева. Размах крыльев — 13 м, вес — 2,4 т, скорость — 226 км/ч.

◀ Перелет Пекин — Токио. Промежуточная посадка. Окаяма, сентябрь 1925 г.

◀ Берлинский аэродром. М. М. Громов среди сотрудников советского полпредства. 1926 г.



Самолет У-2 конструкции Н. Н. Поликарпова. 1928 г. Размах крыльев — 11,4 м, вес — 0,9 т, скорость — 156 км/ч.

◀ Впереди — очередной перелет.



М. М. Громов — шеф-пилот ЦАГИ. 1930-е годы.

Бомбардировщик ТБ-5 конструкции Д. П. Григоровича. 1931 г. Размах крыльев — 31 м, вес — 12,5 т, скорость — 200 км/ч.



Самолет «Максим Горький» (АНТ-20) конструкции А. Н. Туполева. 1934 г. Размах крыльев — 63 м, вес — 42 т, скорость — 220 км/ч.

Перед полетом.

М. М. Громов, С. А. Данилин, А. Б. Юмашев перед вылетом из Москвы в Америку через Северный полюс. 12 июля 1937 г.

Самолет АНТ-25 после посадки в Сан-Джасинто (США). 14 июля 1937 г. Конструкция А. Н. Туполева. 1933 г. Размах крыльев — 34 м, вес — 11,5 т, скорость — 246 км/ч.

